

Nr. 1 (40) WARSZAWA — STYCZEŃ 1927 CENA 1 zł 20 gr

LOT POLSKI

Czasopismo Ligi Obrony Powietrznej Państwa
Wydawnictwa rok V.
Założyciel pisma: JANUARY GRZĘDZIŃSKI

Miesięcznik poświęcony sprawom żeglugi powietrznej

Organe officiel de la Ligue Aéronautique de Pologne.

Komitet Redakcyjny stanowią: pp. płk S. G. S. Abżołtowski, red. Zdz. Dębicki, inż. Klemens Filipowski, dr. Zenon Martynowicz, inż G. Mokrzycki, ppłk. inż. Zdz. Zych-Płodowski, inż. W. Rumbowicz, mjr. S. G Adam Stebłowski, inż. Wł. Srzednicki, prof. Cz. Witoszyński.

Prenumerata: w kraju rocznie 12 zł. — półrocznie 6 zł. — kwartalnie 3 zł.; zagranicą rocznie 12 fr. szw. — półrocznie 6 fr. szw — kwartalnie 3 fr. szw.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem: 1/1 — 350 zł, 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł, 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł, 1/16 — 30 zł.; wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50** (Pasaż Simonsa). Lokal Zarządu Główn. Ligi Obrony Powietrz. Państwa, tel. 311-48

Uwaga!! **Okazja!!**

Za darmo samolotem

Poczynając od 1-go stycznia 1927 r. podwajamy liczbę naszych premij dla prenumeratorów rocznych „LOTU POLSKIEGO".

Odtąd więc nie 3, lecz **6-ciu** prenumeratorów rocznych „Lotu Polskiego" latać będzie **za darmo** co miesiąc na linjach Aerolotu, z powrotem do miejscu odlotu, w kierunku dowolnym.

Niezależnie od tego, celem pozyskania nowych prenumeratorów, ogłaszamy

Wielkie losowanie premij na bezpłatny przelot samolotem jak wyżej **dla nowych prenumeratorów** którzy opłacą w styczniu prenumeratę na 1927 r.

Ogółem rozlosowanych zostanie **20 biletów.**

Losowanie odbędzie się w końcu stycznia b. r, wynik jego zaś zostanie ogłoszony w numerze lutowym

Administracja „Lotu Polskiego"

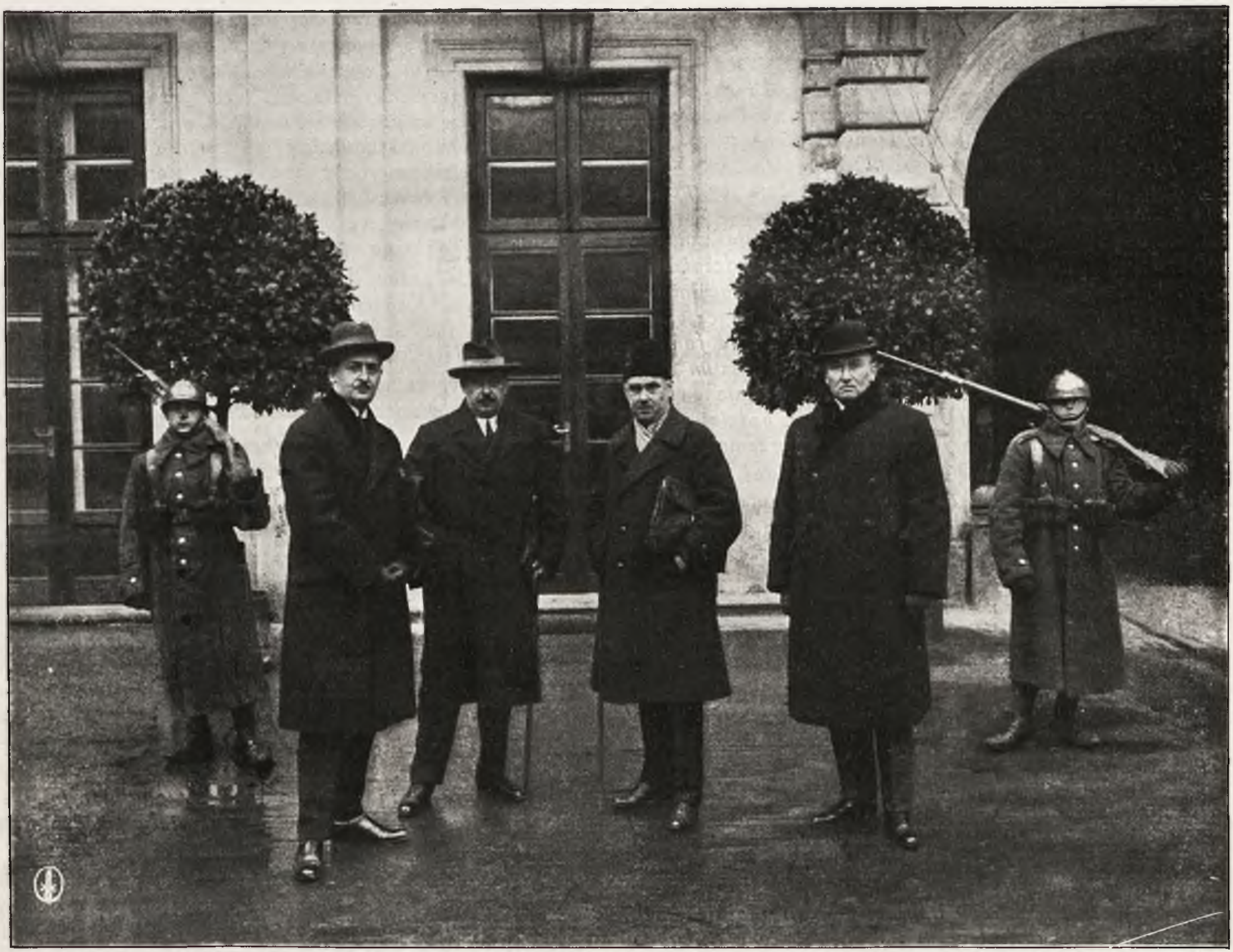
LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr. 1 (40) WARSZAWA, STYCZEŃ 1927 Rok V

Biblioteka Jagiellońska
1002195670
BIBLIOTEKA JAGELLONICA
102263 III 5

PREZYDJUM ZJAZDU L. O. P. P. PO AUDJENCJI U P. PREZYDENTA RZPLITEJ



Od lewej do prawej pp. GODLEWSKI (Warszawa), KRÓL (Kraków), SKRZYŃSKI (Łuck), GAŁĘZIEWICZ (Nowogródek)

(Na fotografi brak przewodniczącego Zjazdu p. min. Kamieńskiego (Śląsk)

1928a 807



Po Nadzw. Ogólnem Zgromadzeniu L. O. P. P.

Jak przewidywaliśmy w zeszłym numerze, Nadzw. Ogólne Zgromadzenie Ligi w dn. 27 — 28 listopada ub. r. stanęło na wysokim poziomie, zarówno pod względem harmonijnego tonu obrad, jak i rezultatów dokonanej pracy.

Przyczyniło się do tego w niemałym stopniu zaufanie, jakie nowy Zarząd Główny L. O. P. P. potrafił wzbudzić w szerokich masach społeczeństwa i wśród naszych Komitetów. Zaufaniu temu dało Zgromadzenie pełny wyraz, przyjmując sprawozdanie Zarządu bez dyskusji do wiadomości i jednogłośnie wyrażając mu uznanie za jego pracę.

Zarząd .Gł., uważając, że spełnił swoje zadanie, włożone na jego barki przez lipcowe Zgromadzenie, postanowił zrezygnować. Jednakże Zjazd jednomyślnie nie przyjął tej rezygnacji do wiadomości i uprosił członków Zarządu, aby w komplecie pełnili nadal swoje funkcje.

Kierownictwo Ligi pozostaje więc w dalszym ciągu w tych samych wypróbowanych rękach, co daje gwarancję, że rydwan L. O. P. P. toczyć się będzie gładko ku swoim wysokim celom i dalekim zamierzeniom.

Uchwalenie nowego statutu, który został już złożony w Min. Spr. Wewn. do zatwierdzenia, wzmacnia Ligę organizacyjnie, uchwalenie zaś programu jej prac nadaje dalszej działalności L. O. P. P. wyjątkowo celowy i harmonijny charakter.

Trzecią doniosłą uchwałą, jaką powziął Zjazd L. O P. P., była uchwała dotycząca połączenia Ligi z Tow. Obrony Przeciwgazowej. Uchwała ta przeszła nadspodziewanie gładko, bo prawie jednomyślnie (z wyjątkiem 2-ch głosów delegatów Komitetu Stołecznego, którzy związani byli uchwałą w tym duchu Walnego Zgromadzenia Komitetu).

Niewątpliwie na jednomyślność tej uchwały wpłynęła opinja Pana Prezydenta Rzplitej, który podczas audjencji udzielonej Prezydjum Zjazdu L. O. P. P. okazał się stanowczym zwolennikiem połączenia obu Towarzystw.

Połączenie tych Towarzystw, których nic nie dzieli, a wszystko łączy, będzie miało niewątpliwie nader dodatnie i doniosłe skutki, skierowywując rozproszone dotychczas wysiłki społeczeństwa w jedno potężne łożysko.

Na ołtarzu tej wielkiej idei, której imię: obrona powietrzna i przeciwgazowa Państwa, zostaną niewątpliwie złożone wszelkie względy lokalne, ambicje osobiste i patrjotyzm stowarzyszeniowy — i w najbliższym już czasie nowa L. O. P. P. (Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Państwa) rozpocznie swą działalność dla dobra Państwa i Narodu.

Doskonałą inowacją, wprowadzoną na ostatnim Zjeździe L. O. P. P., było przerobienie całego najważniejszego materjału w Komisjach — w danym wypadku: statutowej i programowej. Dzięki temu przełożeniu punktu ciężkości obrad z plenum na Komisje, pracujące co prawda bez przerwy kilkanaście godzin do późnej nocy, właściwy Zjazd, mając znacznie ułatwioną pracę w postaci gotowych uchwał Komisyj, trwał zaledwie kilka godzin. Nie ciężyło też na nim przemęczenie, co nader dodatnio wpłynęło na sprężystość obrad.

Wzorowe przewodnictwo energicznego delegata ze Śląska p. min. Kamieńskiego, który na Zjazdach L. O. P. P. ma już swoją ustaloną renomę, zasługuje na specjalne podkreślenie.

Pp. delegaci wojewódzcy rozjeżdżali się do domów z miłem przeświadczeniem, że dokonali dużej i doniosłej pracy, że nasza L. O. P. P. kroczy raźnie naprzód i że w historji jej została zapisana nowa, trwała karta.

Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Pradze

Aeroklub Republiki Czeskosłowackiej urządza w dn. 4 — 16 czerwca 1927 r. Międzynarodową Wystawę Lotniczą w Pradze.

Do wzięcia udziału w tej wystawie Poselstwo Czeskosłowackie w Warszawie za pośrednictwem naszego Ministerstwa Spraw Zagranicznych zaprasza wszystkie zainteresowane czynniki i przedsiębiorstwa Rzeczypospolitej Polskiej.

Niewątpliwie z wielu względów byłoby bardzo pożądane, aby lotnictwo polskie mogło być w Pradze godnie reprezentowane.

Nad sprawą tą zarówno nasze czynniki oficjalne, jak i nasz przemysł lotniczy, będą musiały poważnie się zastanowić.

Międzynarodowy charakter Wystawy i znane zdolności organizacyjne Czechów gwarantują, że będą na nią zwrócone oczy całego świata.

W oczach tych Polska nie może świecić nieobecnością.

Zarząd Główny L. O. P. P. ze swojej strony postanowił, że Liga Obrony Powietrznej Państwa weźmie udział w wystawie praskiej.

Wszystkim Prenumeratorom, Czytelnikom, Przyjaciołom i Współpracownikom „Lotu Polskiego" przesyłamy serdeczne życzenia świąteczne i noworoczne.

Redakcja

K. FILIPOWSKI INŻ. E. S. A.

Warunki budowy samolotów komunikacyjnych

Po kilku latach praktyki nad budową samolotów typów zagranicznych, polski przemysł lotniczy zaczyna się coraz więcej interesować budową rodzimego typu płatowca.

Dwie polskie fabryki: Podlaska wytwórnia samolotów i Samolot w Poznaniu prowadzą oddawna prace w tym kierunku.

Jednocześnie sprawą zajęły się władze wojskowe przez zaangażowanie inż. Zalewskiego w charakterze konstruktora samolotu własnej budowy.

Inż. Zalewski wywiązał się dobrze z włożonego nań zadania. wykazując naocznie wielu pesymistom, że Polska potrafi budować samoloty nie gorsze od zagranicznych.

Szybowce i małosilnikowe samoloty-awjonetki budujemy oddawna. Pozostaje zaprojektowanie samolotu komunikacyjnego. Sprawa nie jest ani zbyt trudną, ani zbyt skomplikowaną. Należy tylko zachęcić ludzi do jej podjęcia przez zagwarantowanie większego obstalunku w razie dodatnich wyników. Cała trudność polega na zastosowaniu do budowy lekkiego stopu metalowego (np. duraluminium), którego dotychczas, niestety, w Polsce się nie wyrabia.

Wziąwszy jednak pod uwagę, że półfabrykaty z lekkich stopów możemy sprowadzać z kilku źródeł niezależnych i w ten sposób mieć poniekąd pewną gwarancję, że w razie zamknięcia granic dostawa metalu lekkiego nie będzie nam odciętą; utworzywszy poza tem pewien zapas w rodzaju mob., zapewniający wykonywanie napraw posiadanej ilości samolotów komunikacyjnych aż do ich zużycia, lub zapewniający ewentualnie budowę określonej ilości nowych seryj, w razie zamknięcia granic, możemy z większą odwagą pójść w kierunku metalu, mając nadzieję, że w niedalekiej przyszłości kwestja wytworzenia odpowiedniego aljażu z rodzimych rud zostanie rozstrzygniętą.

W każdym razie w obecnej chwili trudno byłoby ograniczać konstruktorów w obraniu materjału budowlanego do samolotu. Jak widzimy, i metal i drzewo mają swe dodatnie i ujemne strony.

Istnieje jednak szereg innych warunków, które należy wyraźnie postawić, a które dotyczą budowy samolotów bez względu na używany materjał.

Warunki te można podzielić na dwie zasadnicze grupy: techniczną i ogólną.

Do pierwszej grupy należą wszelkie warunki techniczne użytych materjałów, wymagane spółczynniki bezpieczeństwa, tolerancje, warunki równowagi w locie i t. p. — jednem słowem te czynniki. które mają charakter ściśle określony przez technikę lotniczą i które ulegają zmianom tylko wraz z rozwojem samej techniki.

Są one bowiem funkcją różnorodnych czynników i częstokroć nie posiadają ustalonej formy.

Należałoby zatem je przedyskutować, postawić wnioski, określić wyraźnie nasze stanowisko i postawić konkretne wymagania, któreby służyły za podstawę konstruktorowi.

O tych właśnie warunkach chciałem obecnie skreślić kilka słów, poddając swe zapatrywania pod krytykę fachowców w celu wszechstronnego oświetlenia sprawy.

Przed przystąpieniem do projektowania samolotu, konstruktor musi sobie zdać dokładnie sprawę, jaką nośność ma posiadać samolot.

I tu zjawia się pierwsza trudność. Z jednej strony należy bowiem wziąć pod uwagę potrzeby handlowe linij komunikacyjnych, ruch pasażerów i towaru; z drugiej zaś strony — możność zastosowania jednego z istniejących silników. Z wielkiej ilości silników posiadanych przez rozmaite państwa da się jednak wybrać zaledwie kilkanaście odpowiadających zasadniczym warunkom mocy, trwałości, prostoty, ekonomji paliwa pod względem ilości i jakości, wreszcie lekkości. Moc obecnie używanych silników waha się między 200, 400 i 600 końmi (w grubem przybliżeniu), co odpowiada mniej więcej nośności samolotu (prócz wagi własnej paliwa) 500 kg, 1000 kg i 2000 kg (nie mówiąc o olbrzymich samolotach przyszłości).

Którą zatem z 3 zasadniczych wielkości samolotów wybrać?

Czy w naszych warunkach lepiej jest budować 20 czy 10 lub 5-cio osobowe samoloty. Jakie widoki pod tym względem możemy mieć na przyszłość, np w przeciągu lat pięciu. I tu stajemy przed trudną do rozwiązania zagadką. Na podobne bowiem pytanie może odpowiedzieć wyłącznie długoletnia statystyka, której nie posiadamy. Kilka lat istnienia naszej komunikacji powietrznej nie pozwala wyciągnąć miarodajnych wniosków; były to bowiem zaledwie początki rozwoju ruchu, który może z czasem iść w kierunku coraz szerszego jednostajnego rozkwitu lub też przejść w stan nasycony i przez pewien okres zachowywać status quo.

Rozpatrzmy jednak niektóre dane w tym względzie, ażeby wyrobić sobie pewne zdanie, znaleźć grunt, na którym można będzie się oprzeć przy dalszych rozumowaniach, wnioskach i przewidywaniach przynajmniej na niedaleką przyszłość.

Przy rozpatrywaniu danych statystycznych ruchu lotniczego dotyczących przeciętnego obciążenia samolotu na wszystkich polskich linjach w każdym miesiącu ostatnich trzech lat, przedewszystkiem rzuca się w oczy fakt, że towary stanowią tu zaledwie niewielki procent w stosunku do wagi pasażerów. Innemi słowy, możemy z łatwością skonstatować, że nasza komunikacja powietrzna nosi charakter wybitnie pasażerski.

Statystyki lat 1921, 22 i 23 nie zamieszczam, ponieważ w roku 1921 zaczęła w Polsce funkcjonować tylko linja Franco-Roumaine, która, będąc zagraniczną i posiadając niewielki stosunkowo ruch, nas nie interesuje; w roku 1922 rozpoczęła swą działalność linja Lwów — Warszawa — Gdańsk; w roku 1923 zaczęły się loty na szlaku Warszawa — Kraków. Cały więc ten okres jest okresem początkowym, okresem poczynań, pierwszem stadjum rozwoju; nie przedstawia on zatem miarodajnego kryterjum rzeczywistych potrzeb kraju w komunikacji lotniczej.

(d. n.).

ZOFJA TRZCIŃSKA-KOSTERBINA

Kobiety — lotniczki



P. ZOFJA TRZCIŃSKA-KOSTERBINA

Artykuł, który dajemy niżej, jest niezwykle interesujący, nietylko przez swoją treść, poruszającą po raz pierwszy u nas zagadnienie kobiety - lotniczki, ale i przez osobę jego autorki.

P. Zofja Trzcińska-Kosterbina, rodowita Warszawianka, małżonka poległego niedawno w tragicznej katastrofie na lotnisku Kbely pod Pragą znakomitego lotnika czeskiego, a nieodżałowanego naszego przyjaciela, kpt. szt. Henryka Kostrby, — jest jedną z nielicznych, jeżeli nie jedyną Polką — entuzjastką lotnictwa, mogącą słusznie rościć sobie prawo do zaszczytnego miana pierwszej lotniczki polskiej.

W swojej karjerze lotniczej ma p. Kosterbina tak niezwykłe karty, jak podczas wielkiej wojny, na froncie włoskim w Tyrolu, lot nad m. Riva nad jez. Garda, dokonany w grudniu 1916 r. w towarzystwie ś. p. kpt. Kostrby, podówczas dowódcy austr. 23 eskadry lotniczej; następnie szereg lotów nad Tyrolem, Alpami, doliną Karstu i Adrjatykiem.

Podczas pobytu swego na froncie, starannie ukryta przed okiem władz austrjackich, dzielna nasza lotniczka była niejednokrotnie świadkiem nalotu włoskich lotników i rzucania bomb; raz pocisk włoski eksplodował w pobliżu niej, to znów bomba musnęła ją prawie podczas kąpieli w morzu.

Po przeniesieniu ś. p. kpt. Kostrby do wojsk. szkoły lotniczej w Wiener Neustadt pod Wiedniem, pani Kosterbina znalazła się wraz z nim w stolicy Austrji i, korzystając z okazji, poczęła się uczyć pokryjomu (gdyż było to surowo wzbronione) teoretycznych i praktycznych zasad pilotażu. Niestety, po miesiącu nauka musiała ulec przerwie, ktoś doniósł bowiem o tej sielance władzom austrjackim. Kpt. Kostrba został wysłany karnie do piechoty na front włoski, pani Kosterbinie zaś odebrano paszport, internując ją w Pradze czeskiej.

Wszystko jednak ma swój koniec.

Skończyła się więc wojna i skończyła się c. k. Austrja...

W r. 1921 kpt. Kostrba wraca do lotnictwa czeskiego. Małżonka kapitana jest w dalszym ciągu wierną towarzyszką jego lotów. Przyjmuje wraz z nim w Pradze eskadrę polską pod dowództwem gen. Zagórskiego. Całe dnie spędza na lotnisku, żyje lotnictwem.

Nieoczekiwany kres temu życiu w błękitach kładzie tragiczny skon kpt Kostrby..

P. Trzcińska-Kosterbina jest nietylko dzielną lotniczką; z zamiłowaniem i talentem pisze ona o lotnictwie, z prawdziwym nerwem dziennikarskim robi wywiady lotnicze.

Artykuł niniejszy jest wdzięcznem polem do ciekawej dyskusji: czy pożądany i wskazany jest udział kobiet w naszem lotnictwie?

Otwieramy dla niej łamy naszego pisma.

Kobiety — lotniczki!

Jak paciorki kosztownego różańca przesuwają się w mej pamięci nazwiska wdzięcznych postaci dzielnych kobiet, które już przed kilkunastu laty stanęły w szeregu pionierów będącego jeszcze w powijakach lotnictwa. Rzecz dziwna! Możnaby nawet powiedzieć, że lotnictwo, jako zawód, cieszyło się większem powodzeniem u kobiet przed piętnastu laty, niż obecnie.

Anomalję tę przypisać można przedewszystkiem szalonym trudnościom, jakie piętrzą się przed takim kobiecym śmiałkiem, który zamarzy o wyspecjalizowaniu się na pilota. A więc: są jeszcze kraje n a w e t w Europie w których szkolenie kobiet na lotniczki jest n i e d o z w o l o n e!

Polska należy, niestety, do owych krajów.

Poza tem — nauka lotnictwa dla osoby prywatnej jest ciągle bardzo kosztowna. Mężczyźni mają niesłychane ułatwienie w tym względzie: w lotnictwie wojskowym, gdzie każdy przyszły „as", marzący o laurach powietrznych, może się uczyć pilotażu bezpłatnie—co jest, niestety, dla kobiet wykluczone. No — a jeśli się uda jakiejś niewieście drogą osobistej energii i odrobiny szczęścia osiągnąć cel wymarzony i zdobyć patent pilota lub wogóle „wejść" do lotnictwa — ileż upokorzeń i gorzkich pigułek połknąć musi od kolegów po fachu! Dziwną jest rzeczą, zaiste, pewnego rodzaju pogardliwe pobłażanie wobec kobiet-lotniczek, które się nierzadko spotyka u lotników. Gdybym się nie obawiała być posądzoną o złośliwość, powiedziałabym, że powodem tego jest może nawpół świadomy lęk, że z czasem kobieta lotniczka zdobyćby mogła naprz. rekord wysokości lub wytrzymałości lotu i zdystansować tem samem kolegów...

Lecz przypuszczenia te należą do przyszłości — a ja nie o przyszłości lecz o przeszłości i teraźniejszości chcę mówić — o tych pierwszych dzielnych i mężnych kobietach, których nazwiska głośne były na świat cały.

Pierwszą kobietą, która zdobyła dyplom pilota (1/I 1910 r.) była baronowa de Laroche we Francji. Jej wdzięczna postać znana była na wszystkich przedwojennych mityngach lotniczych.

Johannisthal pod Berlinem, gdzie była, bodaj czy nie pierwsza po szkole Farmana — szkoła awiacji — wykształciła w latach 1911 — 1912 kilka dzielnych kobiet-pilotek przeróżnych narodowości. Była tam Rosjanka ks. Szachowskaja, Niemka Meli Beese, która wyszła zamąż za lotnika Francuza i założyła

później na własną rękę szkołę lotniczą w tymże Johannisthalu, była Czeszka — Bożena Lagler i wiele innych, między niemi nawet Chinka.

Jedną ze szczególnie ciekawych lotniczek była bez wątpienia Wiedenka, Lili Steinschneider, która wyuczyła się pilotażu we Wiener-Neustadt pod Wiedniem w 1912 r. Panna Steinschneider miała bardzo ograniczone środki materjalne, a poza tem — nadzwyczaj krótki wzrok, co wystarczało w zupełności, by zrezygnować raz na zawsze z lotnictwa. Ale panna Lili posiadała widocznie ponadto jeszcze żelazną energję, gdyż póty biegała po wojskowem lotnisku we Wiener Neustadt, wypraszając od tego oficera benzynę, od tamtego oliwę do swego samolotu typu „Etrich" — póki nie stała się tak dobrą pilotką, że zdobyła w r. 1913 i 1914 nagrody na mityngach. Tu, niestety, kończy się karjera panny Lili — mówię „niestety" dla lotnictwa—gdyż w r. 1915 ożenił się z nią arystokrata wiedeński hr. Coudenhove.

Zupełnie, jak w filmie — nieprawdaż?

Na ostatni numer kobiet-lotniczek doby przedwojennej zachowałam Polkę — nieodżałowanej pamięci Mary Mrozińską, znaną świetną artystkę dramatyczną, która w r. 1912 uczyła się latać w Warszawie, w założonej przez ks. Lubomirskiego szkole „Awiata" na polu Mokotowskiem.

Przyszła wojna europejska i huragan, który szalał przez cztery lata nad środkową Europą zagłuszył oczywiście i uniemożliwił wszelkie porywy sportowe. Lotnictwo, które właśnie dzięki wojnie zrobiło postęp szalony, było wyłącznie wojskowe. O lataniu osobom prywatnym marzyć nie można było, a jeśli się udało komuś „cywilnemu" zażyć rozkoszy lotnictwa podczas wojny — był to wybraniec losu, którego pod rachubę brać nie można. Ale wojna przeszła — i oto znowu powoli — powolutku — na widowni lotniczej zjawiają się kobiety. Jest ich, coprawda, niewiele bardzo w porównaniu z zastępami lotników — ale są! Są i będą — będzie ich coraz więcej!



MLLE BOLLAND

Liczbą kobiet-lotniczek imponuje nam, jak dotąd, (poza Ameryką, gdzie pilotek-amatorek jest dużo, ale nie są znane z występów publicznych)— Francja. Ta sama Francja, której koła burżuazyjne są tak niesłychanie zacofane! I proszę nie myśleć, że cztery oficjalne, jak dotąd, francuskie lotniczki są „des désoeuvrées" — pragnące zabić nudę i być ekscentrycznemi. Nic podobnego! Każda z nich traktuje lotnictwo zawodowo—jako fach.

A więc najpierwsza z nich „wysługą lat", bo od 1920 r. pilotka — to M-lle Adrienne Bolland, uczennica szkoły fabryki Caudron'a i do tej pory będąca pilotką w tejże fabryce. P-na Bolland ma w swej karjerze lotniczej: dwukrotny pobyt w Ameryce (pokazy lotnicze), przeleciane Andy, kanał La Manche no—i rekord loopingów kobiecych, gdyż „przewróciła się" w powietrzu coś ze trzysta razy. Poza tem P-na Bolland bierze co tydzień na mityngach lotniczych „chrzest powietrza", t. j. wozi pasażerów.

Druga z rzędu lotniczka — to p-na Tayasse, któ-



MISTRESS ELIOT LYNN

ra pełniła podobno służbę pilota na jednej z francuskich linij lotniczych. Trzecia — M-me Louise Maryse jest pilotką od lat dwóch niespełna i nielada dzielnym człowiekiem. Lotnicze dzienniki francuskie podały zeszłej zimy wiadomość, że p-ni Maryse robi konkurencję słynnemu lotnikowi Béchard'owi, zapalając w locie swój samolot i gasząc go następnie gaśnicą systemu tegoż Béchard'a! Komentarze są zbyteczne — dodamy tylko że p-ni Maryse jest młodą, ładną i miłą kobietą.

Czwarta — najmłodsza, bo od 3 miesięcy zaledwie, pilotka Francji — to p-na Denyse Colin — znana uprzednio ze skoków z samolotu ze spadochronem. P-na Colin oświadczyła niedawno dziennikarzom w interview'ie, że zdaje sobie dobrze sprawę z tego, że konkurencja lotników — mężczyzn jest przygniatająca, to też nie myśli ona zdobywać żadnych rekordów, lecz pragnie poprostu wyspecjalizować się jako pilotka w lotnictwie sanitarnem. Bardzo dobrą myśl ma p-na Colin.

Ale Francja — poza pilotkami — szczycić się może jeszcze dwoma dziennikarkami-lotniczemi, które przebyły samolotem kilkadziesiąt tysięcy kilometrów. Pierwsza z nich to M-me Faure-Favier, robiąca swemi podróżami powietrznemi propagandę dla Międzynarodowego Tow. Żeglugi Powietrznej „CIDNA" (dawna S-té Franco-Roumaine), znana jest „nawet" i w Warszawie, gdzie była przed dwoma laty. Druga —

M-lle Taytina — jest reporterką paryskiego dziennika „Intransigeant" i robi temuż dziennikowi oraz sobie kolosalną i zasłużoną reklamę.

Co do Anglji — posiada ona oficjalnie jedną pilotkę panią Elliot Lynn, która jako pierwsza kobieta miała zaszczyt ukończyć lotnicza szkołę angielską przed dwoma laty. Mistress Lynn jest również pierwszą kobietą, robiącą loty n o c n e, czem daje dowód niepospolitej odwagi i orjentacji. Pani Lynn brała w sierpniu udział w zawodach samolotów ekonomicznych we Francji — w Orly na swoim aparacie de Havilland z silnikiem 60-konnym i wzięła nagrodę.

A w innych krajach? — W innych krajach — zwłaszcza w krajach zachodnich lub południowych — kobiety garną się do lotnictwa. Wiem, że w Czechach uczy się prywatnie latać parę kandydatek na pilotki — to samo dzieje się w Niemczech i we Włoszech, gdzie nawet pilotką jest ładna pani Finzi, żona ministra. Zainteresowanie się lotnictwem kobiet włoskich musi być naogół duże, skoro na niedawno odbytych naradach lotnictwa włoskiego w Medjolanie S e k c j a K o b i e c a Włoskiej Ligi Powietrznej (Liga Aeronautica Italiana) była specjalnie reprezentowana.

Oto jak mniej więcej przedstawia się kwestja kobiet-lotniczek na świecie. A u nas?... Lepiej o tem nie mówić! Kobieta polska nie zdradza naogół najmniejszego prawdziwego zainteresowania się lotnictwem.

A jest ono przecież najpiękniejszym tworem ludzkiego genjuszu i daje swym adeptom — wzamian za pewne niebezpieczeństwo, jakie z niem jest połączone — niesłychaną ilość wrażeń, dla laików niedostępnych.

Na marginesie polskich zagadnień lotniczych

Artykuł ten, omawiający palącą potrzebę budowania lotnisk i lądowisk na Kresach, nabiera cech specjalnej aktualności w związku z uchwalonym świeżo przez Nadzw. Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. programem prac Ligi na 1927—1929 r.

Niejednokrotnie poruszany temat, którym się na tem miejscu zajmę, stanowi zagadnienie tak poważne, że uważam za wskazane dodać kilka uwag swoich, jako człowieka specjalnie zainteresowanego sprawą sieci lotniczej w Polsce.

Biorąc do ręki jakąkolwiek mapę lotniczą Europy Zachodniej, a chociażby nawet naszego sąsiada wschodniego, z ubolewaniem stwierdzić musimy, że to, co się u nas w tej sprawie zrobiło, jest w przerażającym stopniu niedostateczne w stosunku do znaczenia i potrzeb naszego lotnictwa.

Niejeden z Szanownych Czytelników odpowie, że przecież my sami istniejemy tak krótko, że i t. d. Istniejemy krótko, rzeczywiście, lecz i lotnictwo komunikacyjne w innych państwach nie dłużej od nas istnieje, powstało bowiem również po wojnie. Środków nie mieliśmy, powie ktoś inny. Odpowiem, że nie mieliśmy środków na „budowanie" naszego lotnictwa, lecz twierdzę, że z całą pewnością mogliśmy utrzymać to, cośmy uzyskali od zaborców i co stworzyła nasza dzielna armja. Idzie mi tu głównie o lotniska pomocnicze, u nas traktowane jeszcze dotychczas po macoszemu, podczas gdy na Zachodzie stanowią one istotną podwalinę komunikacji lotniczej w czasie pokoju, a są nieodzowne na wypadek przyszłej wojny, mając dla niej nie mniejsze znaczenie, niż bazy zaopatrzenia na tyłach armji.

Nie zapominajmy, że świat się gotuje ciągle i wre jak wulkan i nie będę pesymistą twierdząc, że nie wiemy dnia ani godziny... A każdy chyba przyzna, że nie pora wówczas będzie na wyszukiwanie odpowiednich terenów dla eskadr lub czołówek lotniczych.

Cały szereg doskonałych punktów, użytkowanych przez nasze lotnictwo w czasie ubiegłej wojny, po jej zakończeniu został zapomniany i, wróciwszy do prawych właścicieli, zamieniony na rolę; na niektórych stanęły cegielnie, bo w głębi wykryto odpowiednią glinę. Niektóre wykorzystane były przez samo wojsko, jako place ćwiczeń z okopami, głębokiemi strzelnicami i t. d.

Pochodząc sam z Wołynia i znając dobrze tamte strony, byłem wysłany w roku 1922 przez Dep. Żegl. Pow. na Polesie i Wołyń, celem wyszukania lotnisk pomocniczych, któreby zostały zarejestrowane i przekazane odpowiednim czynnikom dla konserwacji. Oczywiście, przedewszystkiem należało zarejestrować te lotniska, które zorganizowała w czasie wojny nasza armja. Z niepojętem atoli zdumieniem stwierdziłem brak wszelkiego nawet śladu wielu z tych lotnisk. Pamięć o nich zatarła się do tego stopnia, że ani władze wojskowe, ani cywilne żadnej nie mogły mi udzielić wskazówki co do przybliżonego nawet miejsca ich istnienia! A przecież dwa lata zaledwie minęło wówczas od skończenia wojny...

Dlatego dziś, gdy lotnictwo polskie szybko rozwijać się poczęło, a jego organizacja w lwiej części spoczęła w rękach instytucji tak poważnej i rozległej, jaką jest Liga Obrony Powietrznej Państwa, nie wątpię, że zagadnienie rozwoju sieci lotniczej w Polsce, będące jednym z zasadniczych postulatów Ligi, znajdzie w najkrótszym czasie swe rozwiązanie w postaci jak najenergiczniejszych zarządzeń z jej strony oraz współpracy każdego, komu drogie jest nasze lotnictwo, jego rozwój i potęga.

Wobec tego, że w zachodnich i środkowych prowincjach wiele się już zrobiło i robi nadal z całą energją, w konkretnem rozwinięciu swojej myśli zajmę się wyłącznie tą połacią kraju, która pod wieloma względami, a więc i z punktu widzenia lotniczego śpi jeszcze.

Mam na myśli Polesie i w pewnym stopniu Wołyń.

Nie każdy zapewne czytelnik zdaje sobie sprawę z tego, co to jest Polesie z jego rozległemi zarośniętemi bagnami i moczarami, wśród których miejsca wyższe, „ląd stały", stanowią zazwyczaj wyspy i wysepki z rzadkiemi wsiami i jeszcze rzadszemi miasteczkami, komunikującemi się z sobą nierzadko wąziutkiemi bagnistemi paskami, noszącemi szumną nazwę „grobelek". Rzadka sieć kolei normalno- i wąskotorowych, zupełny brak szos i rozpaczliwy

stan dróg wogóle, nie sprzyja oczywiście rozwojowi tego kraju, który przy dobrych chęciach i energji w niedługim czasie stanąłby na nogi i mógłby wydatnie rywalizować z innemi prowincjami. Musimy przytem wziąć pod uwagę, że Polesie stanowi w mniejszej jedynie części własność Rzeczypospolitej Polskiej, reszta znajduje się w rękach naszego sąsiada wschodniego, który, rozumiejąc całą doniosłość tej prowincji, z energją wziął się już do pracy nad jej osuszeniem.

Jakie niespodzianki kryje w sobie Polesie, niech dowiedzie fakt, że w czasie wojny całe dywizje przepadały tygodniami w jego chaszczach i moczarach bez możności nawiązania łączności oraz wydobycia się z istnego labiryntu dróżek i ścieżynek, znanych jedynie miejscowemu chłopu poleskiemu. Niech sobie czytelnik teraz wyobrazi nieprzyjacielską eskadrę, ukrytą w niedostępnych zaroślach, komunikującą się z „lądem" za pośrednictwem niejednego przedstawiciela licznych mniejszości narodowych, i czyniącą wypady lotnicze na przeciwnika, który jej wykryć przez dłuższy czas nie może...

Nie zapominajmy, że sąsiad nasz wzmacnia stale swoje lotnictwo, i nie omieszka on wykorzystać te atuty naturalne, jakie w ewentualnej wojnie z nami znajdzie na Polesiu.

Dlatego na Kresy Wschodnie, a szczególnie na Polesie, baczną winniśmy zwrócić uwagę, gdyż naogół posiada ono niewiele punktów odpowiednich na lotniska, więc tem bardziej musimy znać je wszystkie i należytą otoczyć opieką. Sprawa ta jest niezmiernie pilna, tem pilniejsza, że wchodzi tu w grę reforma rolna, chciwie wychwytująca każdą piędź suchej ziemi.

Nie przeczę, że lata miną, zanim doczekamy się chwili, gdy każdy Komitet Powiatowy L. O. P. P. będzie posiadał co najmniej jedno lotnisko, lecz już dzisiaj można, a nawet należy wyznaczyć i zorganizować szereg lotnisk pomocniczych w tych miejscowościach, których położenie geograficzne oraz warunki komunikacyjne sprzyjają ich naturalnemu rozwojowi.

Weźmy dla przykładu linję Warszawa — Kijów. Przecina ona w prostej linji powiatowe miasta Polesia: Kamień-Koszyrski i Sarny, oba z komunikacją kolejową; dalej linja Brześć n/B. — Odesa, przecina miasta takie, jak Kowel, Łuck, Dubno. (Łuck, miasto wojewódzkie, posiada lotnisko wojskowe, znajdujące się pod zarządem miejscowego Komitetu Woj. L. O. P. P., mogącego nb. służyć jako wzór godny naśladowania pod względem inicjatywy i energji, z jaką wziął się do pracy). Jakąkolwiek ważniejszą linję przeprowadzimy nad terenem Kresów Wschodnich, zawsze przetnie ona ten wielki obszar nieprzebytych moczarów, który zwiemy Województwem Poleskiem. I na pierwszy rzut oka zdawać się nam może, że niema mowy o znalezieniu tam kilku chociażby punktów odpowiednich na lotniska pomocnicze; wystarczy jednak zbadać na miejscu stan rzeczy, by się przekonać, że nie jest tak źle, jakbyśmy z mapy jeno sądzić mogli.

Ale dlatego należy mojem zdaniem położyć nacisk na tworzenie Komitetów Powiatowych L. O. P. P., których na Kresach albo wcale niema, lub jeżeli istnieją, to wegetują z braku środków lub częściej z braku zainteresowania, co nie przyczynia się do stworzenia podwalin naszego lotnictwa.

Tylko wydatne zainteresowanie się Sejmików Powiatowych oraz miejscowej inteligencji i współpraca tych czynników z Komitetem Woj. L. O. P. P. przyczyni się do szybkiego powstania i rozwoju idei lotnictwa polskiego na Polesiu — bodaj, że najważniejszej prowincji pod względem strategicznym.

Ale nacisk winien wyjść z góry, gdyż inaczej program pracy czynników miejscowych długo jeszcze będzie wypoczywał, zanim ujrzy światło dzienne.

W. K.

ROZWÓJ LOTNICTWA W JUGOSŁAWJI

Jugosławja posiada lotnictwo od czasów powojennych, ciekawem więc będzie dla nas zapoznać się z rozwojem tej gałęzi techniki wśród najdalej na południe wysuniętych Słowian.

Lotnictwo jugosłowiańskie rozwijało się początkowo zwolna i korzysta do dziś dnia z samolotów francuskich (wizyta niedawna w Warszawie na samolotach Breguet'a). Przyczyną tego stanu rzeczy był brak pieniędzy i oparcie się początkowe na pożyczce francuskiej. Lotnictwo podlega całkowicie, łącznie z lotnictwem morskiem, Ministerstwu Wojny.

Nowe lotniska zakładane są coraz liczniej, przyczem wymienić należy lotnisko Zemun pod Białogrodem, które zaopatrzone ma być w pierwszy na świecie hotel dla przyjezdnych lotników.

Przez długi czas budowę samolotów ograniczono do wyrobu licencjonowanych Brandenburgów — typu szkolnego. Ostatnio jednak nastąpiła i tu znaczna poprawa, od czasu zbudowania samolotu obserwacyjnego inż. Fizier'a z silnikiem Maybach 260 K.M., który to aparat wykazał w locie zupełną sprawność.

Również budowany jest obecnie samolot szkolny z grubym profilem skrzydeł, zaopatrzony w silnik Salmson. Lotnictwo morskie posiada prócz samolotów francuskich „Cams" aparaty własnego wyrobu znane p. n. Ikarus.

W odróżnieniu od nas — propagandę prowadzi Aeroklub i jego oddziały, gdy u nas nie tylko niema mowy o oddziałach, ale i sama centrala Aeroklubu w Warszawie twardo śpi. Do trosk Aeroklubu należy również rozwój prawidłowej komunikacji lotniczej w państwie. I tak projektowane są połączenia Białogrodu ze Skoplją i Cetynją przez Suszak i Boku z Kotor'em. Wychodząc z założenia, że komunikacyjne lotnictwo krajowe musi się opierać na własnym rodzimym przemyśle, rozpoczęto budowę samolotów pasażerskich 4 — 5 osobowych.

Największy udział i przedsiębiorczość w rozwoju lotnictwa wykazuje fabryka Ikarus w Nowym Sadzie. Fabryka ta pracowała skromnie na małą skalę do 1924 roku, lecz dzięki otrzymanym w tym czasie kapitałom holenderskim, została znacznie rozszerzona. Kierowana przez inż. Mickla przechodzi obecnie na wyłączny wyrób samolotów własnego typu, zarzucając budowę licencjonowanych.

Samolot szkolny budowany jest z silnikiem 160 K. M. Mercedes lub 100 K. M. Blesk.

Dowodem zaufania do tych krajowych konstrukcyj może być fakt odbycia długiego lotu przez króla Aleksandra I.

Wodnopłatowiec dwupłat Ikarus, zaopatrzony w śmigło pchające posiada następującą charakterystykę:

długość całkowita 9.50 m.,
rozpięcie całkowite 15.50 m.,
ciężar własny 1.050 kg.,
ciężar w locie 1.800 kg.,
szybkość 180 klm./godz.,
szybkość lądowania 70 — 80 klm./godz.,
szybkość wzbijania się 5.000 m. w 25 min.

Spodziewać się należy, że następna wizyta lotników jugosłowiańskich przyleci do nas na własnych samolotach.

Obyśmy również mogli jak najprędzej pokazać światu samoloty własnej konstrukcji i następny lot kapitana Orlińskiego przyniósł sławę nie tylko jemu, lecz również i naszemu krajowemu przemysłowi.

Mak.

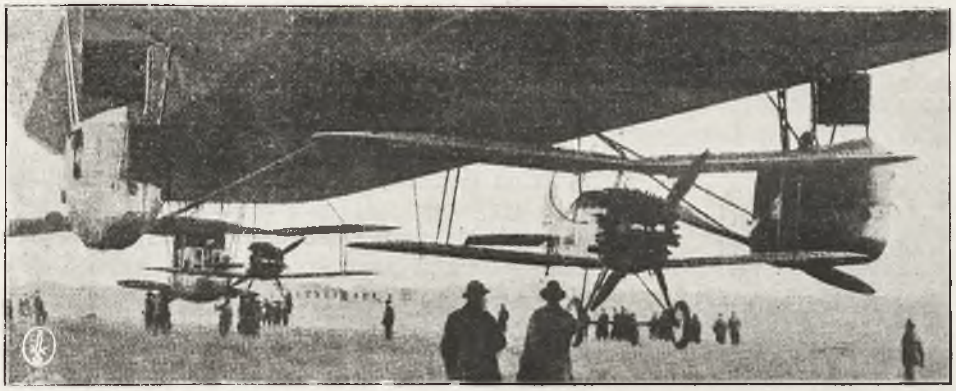
PPŁK. PILOT CZ. ŁUPIŃSKI

Sterowiec jako przewoźnik samolotu

Nieustającą troską brytańskiego Ministerstwa Lotnictwa jest ustalenie najdoskonalszych sposobów obrony przeciwlotniczej, by huk syren budzący ludność Londynu podczas nocnych napadów niemieckich Raubritter'ów powietrza pozostał tylko złowrogiem wspomnieniem ciężkich czasów pożogi wojennej.

Wśród zadań, nad któremi głowią się powagi lotnicze, znajduje się również zagadnienie ustalenia sposobów współdziałania samolotów ze sterowcami oraz użycia tych ostatnich jako środka przewozowego płatowców.

W związku z tem odbyto cały szereg prób ze sztywnym sterowcem R—33. Doświadczenia polegały na spuszczaniu z lecącego sterowca przymocowanego doń uprzednio płatowca, de Havilland 53 — pilot przodownik szwadronu (mjr.) R. Haig. Próby te dały pomyślne rezultaty.



R-33 Z PRZYMOCOWANEMI DOŃ PŁATOWCAMI

Ostatnio, zgodnie z programem, dn. 21.X ub. r. odbyła się próba wzlotu R-33 z dwoma płatowcami myśliwskiemi Gloster „Grebe" z silnikiem „Jaguar" 425 KM. Celem lotu było zbadanie możliwości przewozu na daleką odległość samolotów, spuszczenia ze sterowca współczesnego płatowca bojowego oraz skutków zwolnienia sterowca od tak dużego obciążenia.

W związku z tem trzeba zauważyć, że dwa „Grebe" ważą około 2½ ton, co jest równoważnikiem 40 tys. stóp sześciennych gazu, z liczby ogólnej 2 miljonów stóp, zawartych w komorach R33.

Samoloty były umocowane do tramu sterowca na wysokości gondol, odwrócone ogonami do śmigieł silników sterowca, przyczem odległość między płatowcami wynosiła 50 mtr. Silniki płatowców były wyposażone w specjalne rozruszniki gazowe, w dużym stopniu ułatwiające zaskoczenie silnika, bez przekręcania i nastawiania śmigła przez mechaników. W tramie (spodzie) sterowca były urządzone specjalne okna z przymocowaną do wiązania wewnętrznego drabiną sznurową, po której pilot mógł zejść do swej kabiny w płatowcu.

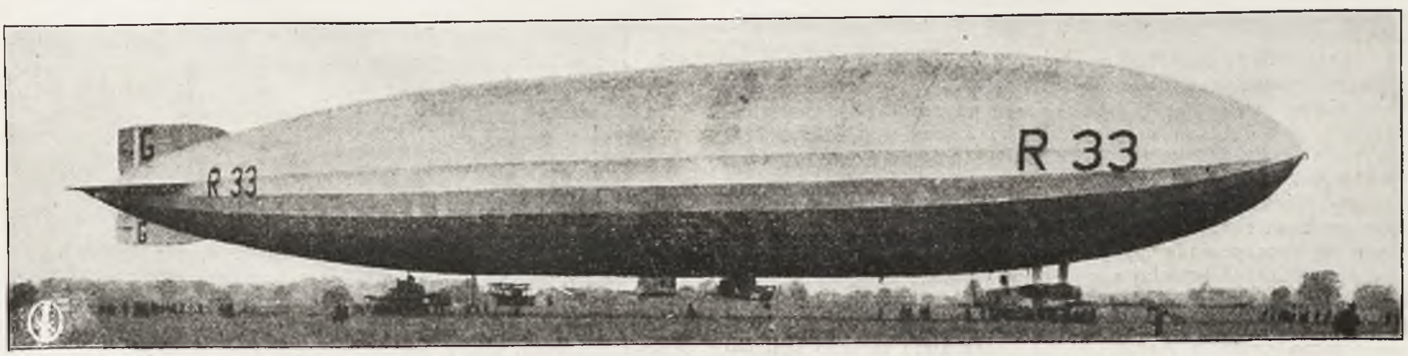
Po przebywaniu około roku w zaciszu hangaru R-33 wypłynął majestatycznie dn. 21 października, prowadzony na linach, na świat Boży.

Dowództwo objął przodownik szwadronu R. Booth, znany z pamiętnego lotu R-33 po jego nocnem oderwaniu się z masztu podczas burzy w ub. r.

Zwolniony od lin obsługi hangarowej, R-33 wzniósł się powoli w powietrze, unosząc na pokładzie 35 osób, łącznie z załogą, wśród których byli przedstawiciele Min. Lotn., Zakładu Badań Obrony Pow., Sekcji Akustycznej, oraz piloci płatowców. Z początku sterowiec krążył w przeciągu półtorej godziny na wysokości 600—700 m, zataczając koła nad Pulham i odbywając różne ewolucje, by wypróbować skutki tak dużego obciążenia. Po próbie tej piloci, wyposażeni w spadochrony zeszli do swych samolotów.

Wkrótce zapracował silnik tylnego płatowca, przedni natomiast odmówił posłuszeństwa. Niezadługo potem tylny „Grebe" (kaczka edredonowa), odłączony od sterowca, upadł jak kamień w otchłań powietrzną. Samolot spadał tak około 40 m, dopóki pilot nie opanował maszyny, następnie przeszedł w pląsy, wyskakując radośnie naokół sterowca, jak ptak, który wyrwał się z ciasnej dusznej klatki w błękity.

„Jaguar" drugiego płatowca nie chciał zaskoczyć w przeciągu półtorej godziny, co było najlepszą próbą na wytrzymałość statyczną dla sterowca. Na-



STEROWIEC ANGIELSKI R-33

reszcie silnik zapracował i drugi „Grebe" oddzielił się pomyślnie od swego przewoźnika, nad m. Cardington.

Rezultaty spuszczania próbnego samolotów ze sterowca były odmienne, niż otrzymywane przy ciskaniu wodnopłatowców z pokładu okrętów wojennych za pomocą katapulty.

Podczas lotu R-33 odbyły się również badania nowej metody określania wysokości statku powietrznego za pomocą przyrządów akustycznych. Doświadczenia te, których bliższe szczegóły są nieznane, wykazały, że echo dźwięku zbliżającego się statku zależy od rozmaitych właściwości gruntu, wody i wilgoci powietrza.

R-33 zakończył swój lot w Cardington. Sterowiec przyziemił się na polu obok hangarów zakładów balonowych, w których buduje się nowy olbrzym R-101.



Komunikacja lotnicza w Rosji

Komunikacja lotnicza w Rosji znajduje się w rękach 4 przedsiębiorstw: rosyjskiego — Dobrolot, ukraińskiego — Ukrwozduchput i niemieckich — Deruluft i Junkers.

Dobrolot obsługuje komunikację w Rosji środkowej i Azji, na liniach:
1) Buchara — Chiwa — Tachaus — 520 klm.,
2) Buchara — Duchambe — 724 klm.,
3) Pachpek — Alma — Perun — 246 klm.

Pierwsze dwie linje czynne są cały rok 3 razy tygodniowo, trzecia wyłącznie gdy ma zapotrzebowanie. Ze względu na brak kolei żelaznych — druga linja ma znaczną frekwencję. Drogę skrócono z czasu potrzebnego na przejazd karawaną i wynoszącego 20 dni — do 6 godzin.

Czyż trzeba lepszego argumentu na korzyść komunikacji powietrznej?

Ukrwozduchput lata na 4 linjach:
1) Moskwa — Charków (670 klm.),
2) Charków — Odesa (500 klm.),
3) Charków — Kijów (430 klm.),
4) Charków — Rostów (400 klm.).

Pierwsze dwie linje obsługiwane są codziennie, pozostałe trzy razy tygodniowo. Sprawność tych linij charakteryzuje statystyka za rok 1925: 293 loty — 1006 pasażerów, — 11.145 kg. poczty i przesyłek.

Deruluft ma na celu połączenie Niemiec z Rosją i obsługuje jedynie linję Królewiec — Moskwa (1.080 km.). W porozumieniu z niemieckim towarzystwem Lufthansa powyższa linja zostanie przedłużona do Berlina, przyczem całkowity lot liczony jest na 15 godzin. W roku 1925 dokonano 229 przelotów, przewieziono 672 pasażerów i 45.087 kg.!! poczty i przesyłek.

Junkers lata obecnie między Baku a Enseli (292 klm.) i projektuje przedłużyć linję do Teheranu. Również w najbliższym czasie uruchomi on linję syberyjską: Tomsk — Jenisejsk — Tugansk, dając połączenie z Japonją i Chinami.

Prócz wymienionych towarzystw, lotnictwo komunikacyjne korzysta z wielkiej pomocy Awiachim'u, który urządził 26 nowych lotnisk i dał państwu 147 samolotów.

Na bieżący rok projektowane jest uruchomienie 6 nowych linij — o ogólnej długości ponad 12.000 klm.

Mak.

Wytwòrczość metali lekkich

W ostatnich miesiącach zawiązał się europejski trust fabryk metali lekkich, do których weszły fabryki aluminium w Szwajcarji, Francji, Niemczech i Anglji, produkujące razem 100.000 ton gotowej blachy. Poza trustem stoją amerykańskie fabryki aluminium i norweski przemysł aluminiowy z łączną produkcją 70.000 ton rocznie.

W Polsce przemysł aluminiowy jest dopiero w zaczątku i chociaż wyrób zwykłej blachy glinowej zapoczątkowano w niektórych walcowniach, to jednak niema jeszcze wytwórczości dur-aluminiowych rur i blach.

Kwestję rodzimej fabrykacji metali lekkich omawia inż. Gierdziejewski na łamach „Naokoło Świata" i zaznacza, że w Polsce istnieje możność wyrabiania aluminium ze zwykłej gliny krajowej i że w tym kierunku pracuje oddawna Prezydent Mościcki. Inż. Gierdziejewski wyraża nadzieję, że nasze organizacje, mające za zadanie propagandę lotnictwa, wezmą na siebie inicjatywę stworzenia przemysłu lekkich metali bez których niemożliwy jest normalny rozwój przemysłu lotniczego, tak niezbędnego dla zapewnienia ochrony naszych granic.

Organizacja wytwórczości aluminium jest kwestją pierwszorzędnego znaczenia, gdyż jak słusznie inż. Gierdziejewski zaznacza, „minęły epoki kamienia i bronzu dogorywa epoka żelaza, a dzień jutrzejszy niesie nam panowanie lekkich metali".

Współdziałanie społeczeństwa w rozwoju lotnictwa

We Francji Związek Izb Handlowych francuskich za inicjatywa Marsylji wszczął akcję celem energicznego materjalnego poparcia rozwoju komunikacji lotniczej. Międzynarodowa Izba Handlowa zajmuje się od 2-ch lat w specjalnych komisjach zagadnieniem najlepszego zużycia komunikacji lotniczej dla handlu międzynarodowego.

Rozwój lotnictwa Niemcy zawdzięczają subwencjom, wypłacanym w gotówce i propagandzie. Subsydia wypłacane lotnictwu niemieckiemu nie wyczerpują jednakże wszystkich zasiłków, jakie popierają rozwój komunikacji powietrznej w Niemczech. Lotnictwo niemieckie jest popierane przez niemieckie państwa związkowe gminy i miasta w formie różnych subwencyj oraz pożyczek. W r. 1925 subwencje gmin i miast wynosiły 3.250 tysięcy dolarów, subwencje rządowe 1.100 tysięcy dolarów. W roku 1926 sumy te powiększyły się kilkakrotnie.

W zestawieniu z pomocą, z jaką spotykają się Towarzystwa lotnicze poza granicami Polski, praca polskich kompanii lotniczych wygląda szczególnie niepomyślnie. Mimo czteroletniego istnienia komunikacji powietrznej w Polsce, tylko Warszawa posiada hangary na pomieszczenie samolotów Towarzystw komunikacyjnych. Dopiero w ostatnich czasach, L. O. P. P. pobudowała w Łodzi i Katowicach hangary, dzięki wysiłkom swych Komitetów. Sfery handlowe i przemysłowe w których interesie jest rozwój komunikacji powietrznej, wykazują w tych sprawach bardzo małe zainteresowanie. Lotnictwo jest przez to u nas ciągle jeszcze w stadjum eksperymentu, podczas gdy na zachodzie stało się już nieodzownym środkiem komunikacji.

Porty lotnicze a dworce kolejowe

O olbrzymim rozwoju żeglugi powietrznej świadczy ustawiczny wzrost ruchu w portach lotniczych, które coraz bardziej upodabniają się do dworców kolejowych. W m. wrześniu r. ub. w centralnym porcie lotniczym w Berlinie lądowało i startowało 2.066 samolotów pasażerskich. Ilość ta podzielona na dnie wykazuje imponującą cyfrę 80-ciu statków powietrznych dziennie. W czasie tym na szlakach powietrznych wiodących przez Berlin przewieziono 6.218 osób i około 80.000 kg. towarów i poczty.

Cyfry powyższe niech będą przestrogą dla naszych ojców miast, by z większą życzliwością odnosili się do komunikacji powietrznej i nie zapominali o potrzebach portów lotniczych, które już w najbliższym czasie odgrywać będą niewątpliwie taką samą rolę dla miast, jak dzisiaj dworce kolejowe.



W niniejszym numerze dajemy głos p. dr. Ignacemu Wygardowi, dyrektorowi P. L. L. Aerolot, zasłużonemu działaczowi na polu naszego lotnictwa komunikacyjnego.

W sprawie Podsekretarjatu Stanu dla lotnictwa cywilnego

DR. IGNACY WYGARD:

Zabierając głos w ankiecie o Podsekretarjacie Stanu dla Lotnictwa Cywilnego, niech mi wolno będzie zacytować kilka ustępów z mojej opublikowanej niedawno pracy „Uwagi o lotnictwie komunikacyjnem".

„Od pierwszej chwili organizowania lotnictwa cywilnego jasną było rzeczą, że chodzi o wielki nowy problem, którego rozwiązanie nie będzie obojętnem dla oceny znaczenia poszczególnych państw na terenie międzynarodowym.

Rozumieli to wszyscy, którzy problemowi temu poświęcili choć odrobinę uwagi i zainteresowania; z przykrością jednakże stwierdzić należy, że takich u nas w przeciwieństwie do innych państw Europy — było bardzo mało.

Być może, że przyczyny tego należy szukać w tem, że wiele ciężkich trosk gospodarczych i politycznych towarzyszyło odrodzeniu naszej niepodległości, że kłopoty te odsunęły na drugi plan zainteresowanie nawet dla najważniejszych problemów, nie mających bezpośredniej aktualności; być może przyczyny szukać należy w tem, że zbyt często zmieniali się kierownicy rządów i poszczególni ministrowie, którzy ustępowali wtedy, kiedy w ich świadomości dzięki konsekwentnej pracy tych, którzy powagę rzeczy rozumieli, rodziła się właśnie chęć przyczynienia się do rozwiązania problemów lotniczych".

„Akcja wszystkich czynników, mających czy też mogących mieć wpływ na rozwój naszego lotnictwa cywilnego nie jest dostatecznie skoordynowana i nie opiera się na programie, który winien być konsekwencją dobrze przemyślanej, rozumnej a przedewszystkiem stałej, nie odruchowej polityki lotniczej. Jeśli jeszcze do niedawna wolno było bez wielkich przykrych konsekwencyj załatwiać poszczególne problemy od wypadku do wypadku, zależnie od chwilowej sytuacji i od zapatrywań czasowego szefa odnośnego resortu, to stan ten ostatnio gruntownie się zmienił".

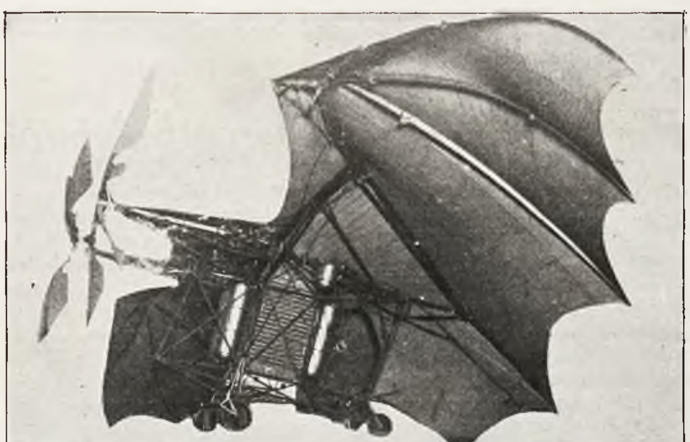
„Jaką politykę stosować w tym względzie, jakie stawiać warunki i jakie czynić ustępstwa oprócz korzyści wynikających już z naszego położenia geograficznego, oto problemy, których rozwiązania nie można uzależnić od chwili, od przypadkowej konstelacji politycznej wewnątrz kraju, ani od chwilowych większych lub mniejszych wpływów politycznych zewnętrznych, lecz jedynie od programu, opracowanego z udziałem wszystkich kompetentych czynników, przy uwzględnieniu wszystkich naszych walorów i minusów i wszystkich naszych potrzeb".

„Mimo niezaprzeczone zrozumienie znaczenia i przyszłości lotnictwa i mimo wybitną dobrą wolę wszystkich tych, w których ręku sprawa leży, odbijało to się na sprawach lotnictwa, że Minister Kolei gros swej pieczołowitości i opieki poświęcać musiał swemu resortowemu przedmiotowi t. j. kolejnictwu i, że skutkiem tego dotychczasowi ministrowie kolei odnosili się do lotnictwa jak do niemiłej przyczepki, przynoszącej wiele kłopotów i pasorzytującej na budżecie kolejowym.

Zaradzić można temu stanowi, gdyby Referat, który się stał siłą rzeczy tylko biurem kontrolno-ewidencyjnem, zamienić na organizacyjną jednostkę w ramach Ministerstwa, dając jej autorytet tak wewnątrz swego ministerstwa, jak i w stosunku do innych Ministerstw, i zaopatrując ją w dostateczny własny budżet, niezależny od dochodów eksploatacji kolei".

Wyliczać na tem miejscu wszystkie zadania, jakiemi zająć się powinna władza lotnicza, byłoby tylko powtarzaniem rzeczy, znanych dostatecznie czytelnikom „Lotu Polskiego". Jak to słusznie w poprzednim numerze „Lotu" uchwycił Senator Januszewski, „dodatkowe" prowadzenie lotnictwa przy jakimś departamencie Ministerstwa Komunikacji, byłoby możliwe tylko wtedy, gdyby sprawy eksploatacji kolei były taką drobnostką, że zostawiłyby dość wolnego czasu na poważne zajmowanie się lotnictwem.

Pod znakiem 10-go Salonu Aeronautycznego w Paryżu.





Ciekawe zestawienie: pierwszy aparat „Nietoperz" K. Adera z silnikiem parowym, i 4-o silnikowy Blériot, obsługujący linje handlowe

Salon Paryski 1926



Dostojnicy Państwa zwiedzają Salon.
W pierwszym rzędzie od lewej do prawej: Prezydent Republiki p. Doumergue, Minister Marynarki p. Leygues, Minister Wojny p. Painlevé Minister Handlu p. Bokanowski

„Dla zdobycia odpowiedniego stanowiska na arenie międzynarodowej ważną jest właściwa współpraca Polski w instytucjach międzynarodowych, na konferencjach i kongresach, zajmujących się międzynarodowemi zagadnieniami lotniczemi, jak i przygotowujących reglamentację międzynarodowych stosunków w tej dziedzinie.

Mimo niezawodną wybitną inicjatywę poszczególnych jednostek, współpraca nasza na tym terenie nie była dotychczas taka, jak oczekiwać tego należy od wielkiego państwa, które chce i musi odegrać w tej dziedzinie pierwszorzędną rolę. Brak dobrze zorganizowanego resortu specjalnego w administracji państwowej, któryby się nie zajmował niczem innem, lecz tylko wyłącznie kwestjami lotniczemi, umożliwiał wysłanie delegatów takich, którzyby mieli czas i możność zebrania potrzebnych materjałów i należytego przygotowania się. Doraźne komisje zwoływane dla ustalenia poglądów dla pewnych kwestyj, nie mogą zastąpić należytego przygotowania i fachowości, którą delegaci na konferencję międzynarodową zdobyć mogą tylko drogą specjalizacji. Zasadnicza zmiana w dotychczasowym systemie jest konieczna i należy mieć nadzieję, że nastąpi to w niedługim czasie, z chwilą kiedy w Ministerstwie Komunikacji powstanie samodzielny departament czy wydział, który potrafi zorganizować stałą współpracę z innemi wydziałami administracji państwowej, a przedewszystkiem z wojskowością i Ministerstwem Spraw Zagranicznych".

Nie miałbym odwagi rozstrzygać obecnie tej kwestji, czy właśnie Podsekretarjat Stanu miałby być tą jednostką organizacyjną w składzie maszyny państwowej, któraby najbardziej odpowiadała potrzebom najbliższej przyszłości. Przemawiając za Podsekretarjatem Stanu, musiałbym natychmiast rozważyć nieodłączną kwestję, czy taki Podsekretarjat miałby objąć także lotnictwo wojskowe, tem bardziej, że wszędzie zagranicą, gdzie tylko istnieją Podsekretarjaty czy Ministerstwa Lotnictwa, wszystkie działy tej dziedziny, a więc całość lotnictwa wojskowego i cywilnego należy do kompetencji tej władzy. Zdaje mi się, że trudno byłoby przeciwstawić Podsekretarjatowi Lotnictwa, odrębny Departament Lotnictwa Wojskowego. Połączenie tych obu działów w kompetencji jednej władzy nie wydało dotychczas zagranicą tak pomyślnych rezultatów, abyśmy stamtąd mieli brać dla siebie przykład.

Interesy wojskowe przygniatają tam najzupełniej wszystkie inne ideje i tem się tłumaczy, że np w Anglji lub Italji, gdzie istnieją Ministerstwa Lotnictwa i potężne lotnictwo wojskowe—lotnictwo komunikacyjne pozostało w tyle. Należy dążyć do najściślejszej współpracy obu działów, pozwalając im jednakże na samodzielny, niekrępowany rozwój w ramach z góry ustalonego programu. Na poparcie tej tezy możnaby przytoczyć cały szereg argumentów, których przytaczanie przekroczyłoby jednakże ramy niniejszej dyskusji i tego artykułu.

Wedle mego przekonania winniśmy iść drogą ewolucyjną, chociażby ze względów techniki organizacyjnej. Rezultaty pracy wydziału, departamentu, czy Podsekretarjatu zależą od obsadzenia stanowisk właściwymi ludźmi. Już obsadzenie wydziału natrafi niewątpliwie na poważne trudności, gdyż brak w tej dziedzinie tradycji i doświadczenia; poprostu brak specjalistów. Samodzielny wydział, to już wielki krok naprzód w stosunku do dzisiejszego stanu, którego dłuższe utrzymanie groziłoby poważną kompromitacją. Jeśli na czele tego wydziału stanie nie-oportunista, człowiek dojrzały, energiczny i o szerokich horyzontach, który potrafi dobrać sobie równych mu współpracowników i potrafi zdobyć potrzebny autorytet wobec własnego ministra i innych władz, to zakres jego działania już w niedługim czasie niewątpliwie rozsadzi ramy budżetu i wnet doczekamy się departamentu. Potem może dopiero sprawa Podsekretarjatu stanie się aktualną.

Salon Paryski 1926



Stoisko Lioré i Olivier



(Korespondencja własna „Lotu Polskiego")

Po raz dziesiąty wielki „Grand Palais" na Polach Elizejskich gości w swoich murach wystawę lotniczą. Po raz dziesiąty od początku istnienia lotnictwa paryżanie i mnóstwo cudzoziemców uważa za swój obowiązek chociaż raz odwiedzić pałac i skonstatować postępy lotnictwa od czasu ostatniej wystawy.

Oprócz paryżan i cudzoziemców, zamieszkujących stale w Paryżu, wystawa jest rendez-vous dla mnóstwa oficjalnych i półoficjalnych komisyj krajów obcych, którzy zaopatrzenie swego państwa w samoloty oparli na przemyśle francuskim, lub którzy uczynić to mają zamiar. Wystawa aeronautyczna jest jakby próbą ogniową lotnictwa w czasie pokojowym — tam krystalizują się opinje o samolotach nowych i o ogólnym stanie lotnictwa.

Podkreśliłem specjalnie wystawę, jako wystawę przemysłu francuskiego, bo aczkolwiek nazywa się ona międzynarodową, jednak właściwie z małemi bardzo wyjątkami jest ona tylko francuską. Tendencja ta zarysowała się już na zeszłych wystawach, obecna tylko ją podkreśla.

Jeżeli czytelnik ciekawy jest tego, jak wygląda „salon" w przeddzień wystawy, mogę się z nim podzielić swojemi wrażeniami, zanim przejdziemy z nim do opisu samej wystawy i wyciągnięcia z niej wniosków ogólnych co do stanu obecnego lotnictwa we Francji.

Dzięki uprzejmości jednego z kolegów, pracującego przy urządzaniu wystawy, udało mi się dostać do pałacu w przeddzień otwarcia wystawy, to jest drugiego grudnia wieczorem. Sala przedstawia malowniczy widok — jest to coś w rodzaju „vernissage" wystawy, tylko traktowanego w osobliwy i swoisty dla lotnictwa specjalnie sposób. Vernissage — gdyż tylko ludziom pracującym w przemyśle lotniczym lub bardzo blizko z nim związanym, udaje się rzucić okiem na salę, która nazajutrz ma być eleganckim salonem lotniczym. Dzień więc przedwystawowy jest niejako wstępem do wystawy, jest on otwarciem wystawy dla ludzi fachowych.

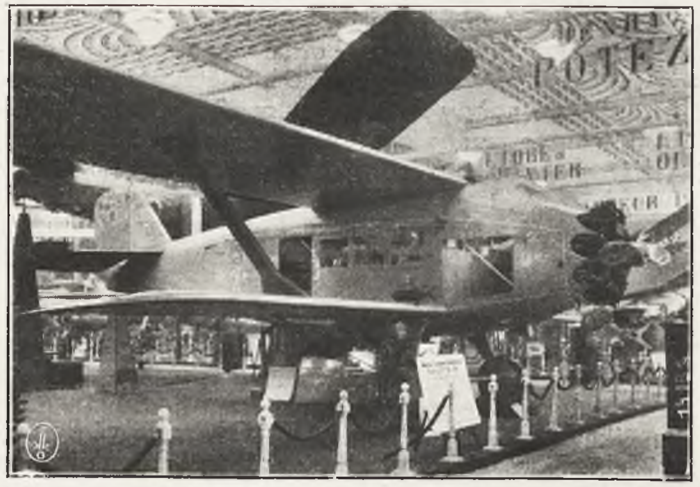
Jest on vernissage'm specjalnie lotniczym, gdyż różni się zasadniczo od vernissage'u np. wystawy obrazów w „Grand Palais", gdzie widzimy lub widzieliśmy zawsze najdoborowszą publiczność francuską. Dlaczego zaś się różni — zaraz zobaczymy.

Sala przedstawia chaotyczny widok. Przy słabem oświetleniu zarysowywują się skrzydła ustawianych samolotów, otoczonych drabinami, na których mechanicy naprędce zamalowywują cellonem i farbą miejsca uszkodzone podczas montowania.

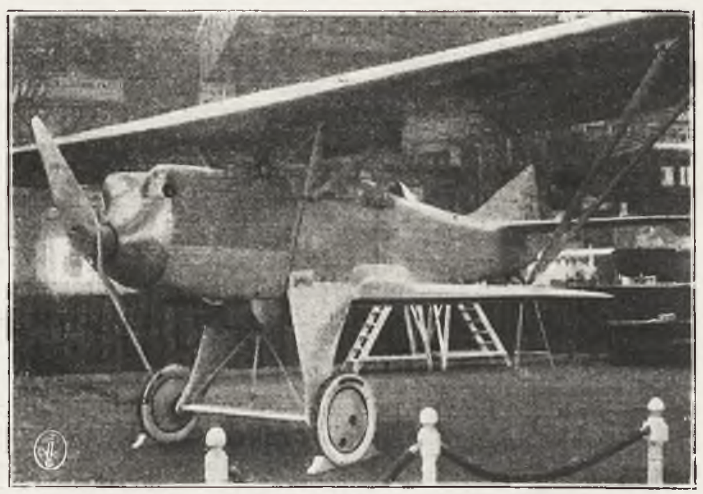
Szerokie aleje międzystandowe zapełnione są samochodami, podstawami do samolotów, jeżdżą po nich nietylko samochody ciężarowe, lecz nawet (o anachronizmie!) zwykłe wozy konne, przywożące lub odwożące materjał. Rozumie się, że ani standy konstruktorów, ani aleje nie są jeszcze pokryte wspaniałymi chodnikami i dywanami, ale poprostu zwykłym piaskiem, w którym człowiek brnie prawie że po kostki. Prawie wszystkie standy silnikowe jeszcze puste — puste są również standy konstruktorów instrumentów — jednakże ruch koło nich już się zaczyna i trwać będzie całą noc, aż do godziny 10 rano — godziny otwarcia salonu.

Słowem człowiek, który nie wiedział, że salon otwiera się nazajutrz o godzinie 10-ej, przysiągłby, że to jeszcze cały tydzień dzieli go od otwarcia wystawy.

Gość zaś, który po raz pierwszy widzi salon w przeddzień wystawy, pyta się samego siebie ze



Limuzyna Breguet 420/450 MK, 7-osobowa



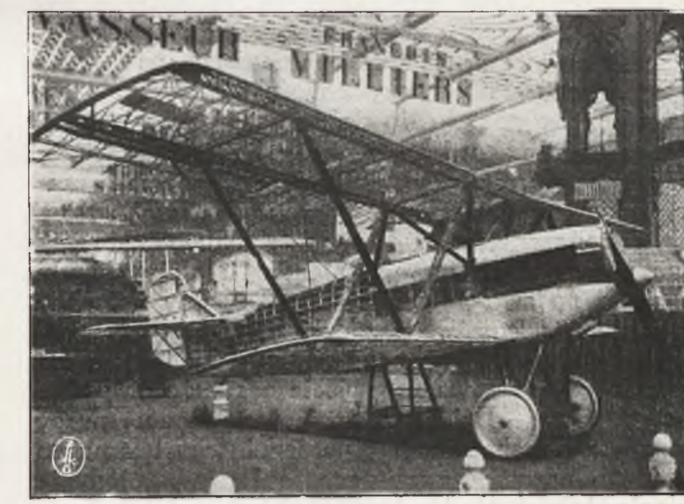
Samolot Bernard z siln. Hispano 500 MK



Samolot Fokker F. 7, 3-silnikowy



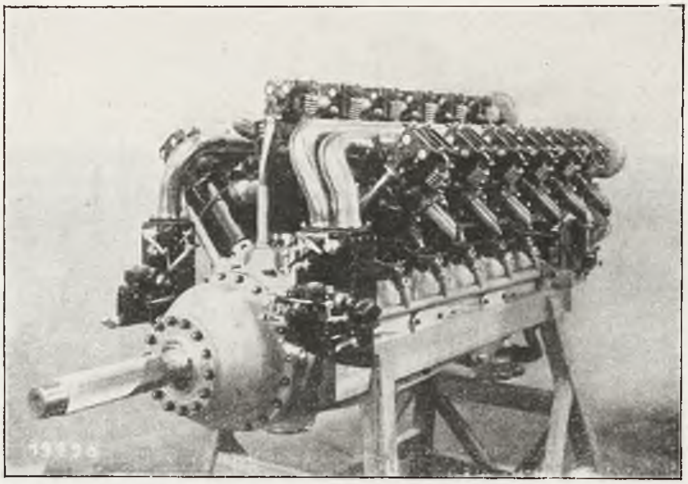
Samolot myśliwski Nieuport Delage, typ 48



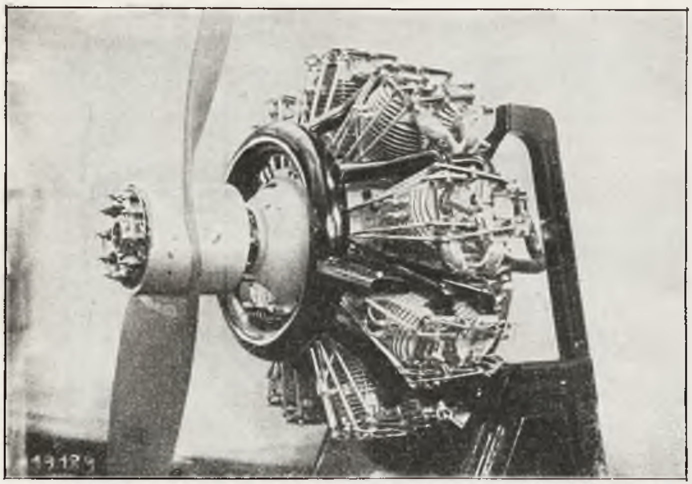
Myśliwski Fiat z siln. 450 MK



2-osobowy samolot bojowy wykonany całkowicie z alferium, z siln. Hispano 400 MK



Silnik Lorraine 650 MK 18 cyl. w kształcie W z przekładnią



Silnik Salmson 18AB 460 MK

zwątpieniem, czy rzeczywiście wystawiający konstruktorzy obliczyli dobrze to, co im jeszcze do zrobienia pozostaje i czy otwarcie salonu nie będzie w ostatniej chwili odłożone na dzień następny, z powodu spóźnienia instalacji.

Ze zwątpieniem w duszy odchodzi się do domu, i z zaciekawieniem przychodzi się nazajutrz o godzinie 9 rano, będąc prawie przekonanym, że zastanie się na drzwiach kartkę z napisem, że „wskutek nieprzewidzianych okoliczności" otworzenie salonu odłożone zostało do dnia następnego.

Nic podobnego: kasy funkcjonują, i po przejściu przez kontrolę, człowiek wchodząc do salonu, prawie, że oczom nie wierzy. Wszystko na swoim miejscu, wykończone, wymalowane, wychuchane, czerwone dywany pokrywają standy i aleje, słupki i barjerki na swoich miejscach, parawany osłaniają biurka konstruktorów, wszędzie porządek, czyściutko, ani śladu wczorajszego rozgardjaszu — ma się wrażenie, że wystawa uroczyście oczekuje na wchodzącego widza. Dzięki wytężonej całonocnej pracy mechaników, robotników i personelu wystawowego z rozgardjaszu wczorajszego ani śladu; jedynie gdzieniegdzie słychać od czasu do czasu stuknięcie młotkiem opóźnionych wystawców — salon jest otwarty.

Około godziny 10-ej następuje oficjalne otwarcie wystawy przez ministra handlu, który w przyśpieszonem tempie, eskortowany przez grupę panów w cylindrach, obchodzi kolejno wszystkie standy, zamieniając po parę słów z konstruktorami i oglądając eksponaty. Wybuchy magnezji, widoczne z najdalszych kątów salonu wskazują miejsce, gdzie się otwierająca komisja znajduje, gdyż otwarcie wystawy figurować będzie za parę dni we wszystkich ilustrowanych dziennikach i stanowić będzie jeden z „clou" sprawozdań kinematograficznych teatrów świetlnych paryskich.

Na drugi dzień również około 10 rano wizytuje oficjalnie wystawę prezydent republiki — tym razem korowód panów w cylindrach jest o wiele pokaźniejszy, i poprzedzany przez straż przyboczną prezydenta. Przed wejściem ustawiła się w szpaler „garde nationale" w malowniczych mundurach z zeszłego stulecia.

Przejdźmy teraz do opisu wystawy z punktu widzenia fachowego.

Jak więc zauważyliśmy wyżej, i w tym roku powtarza się zjawisko, znane z lat poprzednich: konstruktorów cudzoziemskich bardzo mało. Wszystkie prawie standy zajęte są przez samoloty francuskie.

A więc wystawiają: Bréguet, Farman, Levasseur, Gourdou Leseurre, Potez, Schneider, Morane-Saulnier, Caudron, Lioré et Olivier, Schreck, Ateliers de Mureaux, Descamps, Nieuport, Tampier, S. E. C. M., Dyle et Bacalan.

Z wystawców zagranicznych pierwsze miejsce zajmują 3 firmy lotnicze czeskie, wystawiające swoje samoloty wojskowe i sportowe, pozatem widzimy: Fiat'a samolot pościgowy, Fokker'a samolot komunikacyjny i pościgowy, Koolhoven'a samolot pościgowy i Armstronga samolot pościgowy. Oto wszystko.

Przy porównaniu zeszłych wystaw lotniczych z obecną, rzuca się w oczy stosunkowo mała rozmaitość typów wystawianych samolotów, jak również i pewne zestandaryzowanie tak samych samolotów, jak i metod konstrukcyjnych. Ogólnem zdaniem fachowców jest: nic specjalnie nowego.

Odrazu rzuca się w oczy brak nadzwyczajnych nowości w dziedzinie nowych samolotów.

Lotnictwo pomału zaczyna wchodzić w okres stabilizacji, konstruktorzy cyzelują swe formy samolotów w szczegółach, starają się o jaknajprostsze (i jaknajtańsze) sposoby fabrykacji, lecz nie widzimy na wystawie pomysłów zupełnie nowych i oryginalnych. Na zeszłych wystawach mieliśmy zawsze parę firm, które wystawiały jako ostatnie „cris" mody samolotowej pewne, czasem nawet bardzo ciekawe, albo też bardzo oryginalne pomysły samolotów lub silników. (Inna rzecz, że te nadzwyczajne pomysły zwykle były niepraktyczne, i przy próbach w locie nie dawały nietylko pomyślnych, ale przeważnie żadnych rezultatów).

Wymienimy np. składany samolot Tampier, z silnikiem samochodowym, mogącym poruszać go po ziemi jak samochód, który na zeszłej wystawie budził ogólne zaciekawienie, a jeżdżąc po Paryżu ze złożonemi skrzydłami, gromadził wkoło siebie tłumy publiczności. (Samolot ten zresztą i dzisiaj jest wystawiony, ale nie wzbudza on już tego zainteresowania, co przedtem, gdyż w locie nie jest dostatecznie interesujący).

Przypomnijmy sobie samolot wielopłatowy, zbudowany przez prof. Toussaint, nazwany „drabiną

latającą", który również miał być przewrotem w lotnictwie, przypomnijmy sobie śmigłowiec Pescara, silnik i balon Garuffa, monoplan pościgowy Hanriota, całkowicie duraluminjowy (który wzbudzał podziw swojemi skrzydłami, mającemi zaledwie 5 metrów kwadratowych powierzchni nośnej), silniki nie posiadające wału korbowego i t. d.

Ani śladu podobnych nowości na ostatniej wystawie. Wskutek trwającego od pewnego czasu kryzysu finansowego, konstruktorzy poświęcają swe wysiłki jedynie w kierunku otrzymania obstalunków od państwa i nie mają pieniędzy na kosztowne próby połączone z konstrukcją nowych typów, nie zaakceptowanych uprzednio w zasadzie przez Service Technique d'Aéronautique. Przekonano się też, że podobnie jak forma samochodu nowoczesnego o prawdziwej sprawności, jest ustalona bardzo ściśle i prawie nie dopuszcza odchyleń, tak też i forma zasadnicza samolotu ustaliła się już obecnie prawie że zupełnie i jedynie małe zmiany szczegółów konstrukcji dają się zastosować bez wpływu na sprawność samolotu.

Konstruktorzy dążą więc do uproszczenia konstrukcji, lecz nie do wynajdywania skomplikowanych form skrzydeł i kadłubów, przedstawiających a priori wątpliwość co do sprawności. Jednym słowem, okres budowania nowych rzeczy się skończył, okres, że się tak wyrażę „sztuki dla sztuki", już nie istnieje, i lotnictwo wchodzi w ostateczną fazę rozwoju, w fazę podobną do tej, w jakiej obecnie znajduje się fabrykacja samochodów, o ile, rzecz prosta, sprawa prostopadłego lotu i startu, względnie lądowania pod kątem prawie prostym, nie będzie rozwiązana praktycznie.

O konstrukcji samolotów jednopłatowej, czy dwupłatowej, możemy powiedzieć, że żadna z nich jeszcze nie zwyciężyła. Zarówno dwupłaty, jak i jednopłaty cieszą się równą sympatją konstruktorów. Istnieje jednak wyraźna tendencja do półtorapłatu, mającego jedocześnie zalety jednopłatu (mały opór szkodliwy skrzydeł i małe oddziaływania powierzchni dolnej — mniejszej na górną — większą, dobra widoczność dla pilota) i dwupłatu (mocna i lekka konstrukcja całkowicie wyznaczalna statycznie).

Konstrukcja drzewna i metalowa również jeszcze walczą ze sobą, jednak zdaje się przewagę poczyna brać konstrukcja jeżeli nie całkowicie metalowa wraz z pokryciem skrzydeł, to w każdym razie mieszana, z przewagą metalu. Samoloty i tutaj wzorują się na samochodach, które początkowo były budowane prawie że całkowicie z drzewa, obecnie zaś tendencją wielu konstruktorów jest budowanie samochodu całkowicie z blachy stalowej.

Wskutek jednakże braku na rynku naprawdę odpowiedniego metalu dla lotnictwa (duralumin pozostawia bowiem jeszcze dużo do życzenia, i jeżeli się go stosuje, to jedynie dlatego, że czegoś lepszego dotąd nie wynaleziono), wielu konstruktorów uważa jeszcze drzewo jako najwięcej odpowiednie tworzywo dla samolotów o średniej mocy, nie mówiąc już o firmie Farman, która swoje Goljaty i Supergoljaty buduje stale z drzewa, uważając je za najlepszy materjał dla lotnictwa.

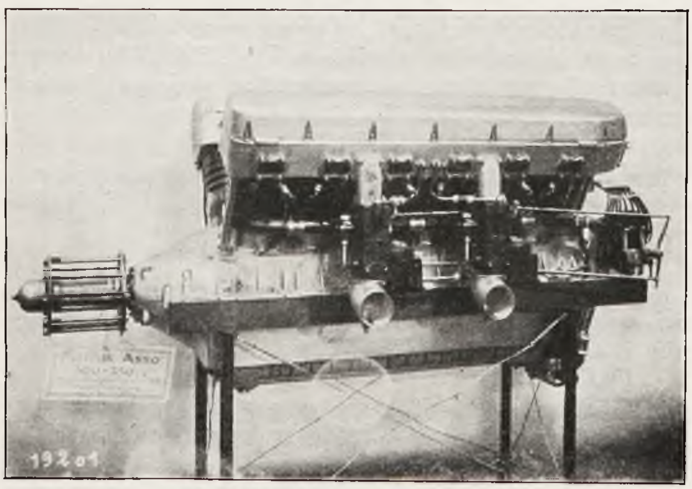
Spodziewać się jednak należy, że z chwilą ulepszenia własności duraluminu, lub też odkrycia materjału równie taniego, lecz nie posiadającego wady duraluminu — kruchości, wszyscy konstruktorzy chętnie przejdą na konstrukcję czysto metalową, pozwalającą naprawdę na produkcję seryjną według Taylorowskich metod pracy.

O ile chodzi o *silniki,* to widzimy bardzo dużo samolotów wyposażonych w Jupitery, które zdobyły sobie na rynku francuskim duże uznanie dzięki swojej lekkości, prostocie montażu, braku ciężkiej chłodnicy z wodą. Dziwnem jest jednak, że przy tak dużem zastosowaniu tych motorów, nie mamy naprawdę ani jednego wydatnego raidu, czy to na wysokość (lekkość silnika wskazywałaby na to, że samolot w niego zaopatrzony, powinien być odpowiednim do wzięcia rekordu wysokości), czy też na odległość bez lądowania, do czego lekkość silnika, pozwalająca zabrać duży zapas benzyny, zachęcać by się zdawała.

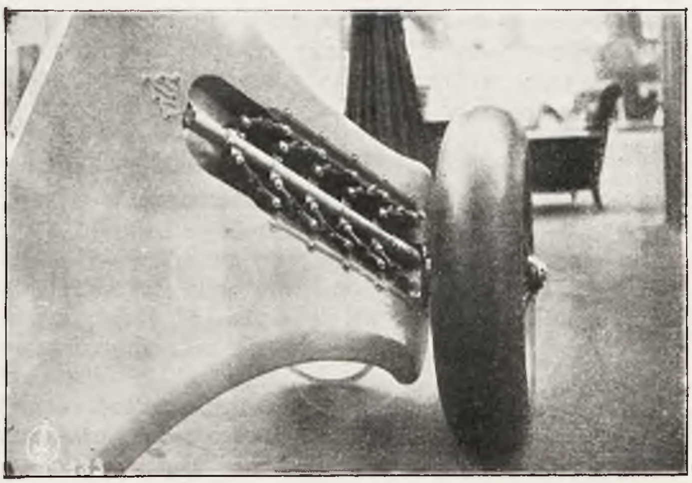
Wszystkie rekordy tegoroczne zostały dokonane z silnikami chłodzonemi wodą, z pominięciem Jupitera.

Formuła jednak silnika chłodzonego powietrzem interesuje konstruktorów — dowodem tego jest taki silnik firmy Lorraine, wystawiony na jej standzie, ale znajdujący się dopiero w okresie prób.

Tendencją, która się daje wyraźnie zauważyć w konstrukcji silników, jest *redukcja ilości obrotów.* Zauważono, że silniki bez reduktora, nawet o wielkiej mocy, dają na samolocie wyniki bardzo mierne



Silnik Asso Isotta-Fraschini 500—550 MK



Podwozie samolotu SRAP z amort. Béchereau.

w porównaniu z silnikami zaopatrzonemi w reduktor. Przyczyną jest za wielka ilość obrotów śmigła założonego na silnik małej wagi, a dużej mocy, nie zaopatrzonego w reduktor obrotów, co pociąga za sobą znaczne zmniejszenie się jego sprawności. Klasycznym tego przykładem są próby robione z Bréguetem 19, zaopatrzonym w silnik Renault 480 MK bez reduktora, i z takimże samolotem zaopatrzonym w o wiele cięższy silnik Farman tej samej mocy, lecz zaopatrzony w reduktor obrotów. Rezultaty były o wiele lepsze z silnikiem Farman, niż z silnikiem Renault. Podobnie samolot Potez 28, który ze zwykłym silnikiem Renault 480 MK bez reduktora dawał dość mierne wyniki, natomiast zaopatrzony w silnik Renault tej samej mocy, lecz z reduktorem, wykazał doskonałe własności lotnicze i pierwszy w tym roku posunął rekord odległości bez lądowania do 4500 km.

Wszystkie nowe silniki Lorraine są już zaopatrzony w reduktory, i zastosowanie tego przyrządu do silników pozwoli na duże zwiększenie wydajności śmigła i co zatem idzie szybkości i zdolności nośnej samolotów.

Pierwsi anglicy jeszcze na parę lat temu wprowadzili reduktory na swoich silnikach, były one jednak przeważnie typu trybowego, a co zatem idzie szybko się zużywały i stanowiły jeden z delikatniejszych i najwięcej narażonych na wypadki organów samolotu. Dopiero wprowadzenie przez Farmana reduktora planetarnego, naśladowanego obecnie przez wszystkie firmy, uczyniło z tego przyrządu rzecz rzeczywiście dobrą i pewną.

Co do nowych *przyrządów pokładowych*, to w porównaniu z wystawą zeszłoroczną wielkich zmian niema. Wspomnimy o prześlicznym rozwiązaniu celownika do karabinu maszynowego pilota, systemu O. P. L., dającemu pilotowi możność łatwego i wygodnego celowania, i usuwającemu konieczność „łapania na muszkę" nieprzyjacielskiego samolotu, jak również o przyrządzie tej firmy, przeznaczonym dla artylerji przeciwlotniczej, i pozwalającym na celowanie z armat do samolotów z dokładnością przewyższającą wszystkie inne znane dotąd przyrządy.

Wspomnimy też o bardzo ciekawym *tłumiku* firmy Rominot, opartego na zasadzie działania rurki Venturi, nie zmniejszającego ani szybkości samolotu, ani też mocy motoru, bardzo lekkiego i nader pomysłowo skonstruowanego.

Pozatem wszystkie inne przyrządy lotnicze widzieliśmy już na zeszłych wystawach, i nic specjalnie ciekawego w tej dziedzinie zauważyć się nie daje.

SAMOLOTY.

Przejdziemy teraz kolejno wszystkie standy ważniejsze, w paru słowach oceniając samoloty tam wystawione.

BREGUET wystawia:

Znany swój typ 19, typu Grand Raid, samolot zresztą ten sam, który pobił rekord światowy długości lotu bez lądowania. Bréguet 19 jest zbyt znany, abym się wdawał w jego szczegółowe opisy. Wystawiono też samolot komunikacyjny, przerobiony z Brégueta 19 przez powiększenie kadłuba i zwiększenie powierzchni skrzydeł. Samolot ten jeszcze nie latał.

Kadłub typu 19, zaopatrzony we wszystkie najnowsze przyrządy pokładowe. Kadłub ten, bardzo ładnie rzeczywiście wykończony, sprawia na każdym wrażenie prawdziwej fabryki, nader skomplikowanej, dzięki całej mocy najrozmaitszych przyrządów. Mimowoli przychodzi na myśl porównanie dzisiejszych samolotów (których obsługa dla pilota jak i dla obserwatora jest tak strasznie skomplikowana), z dawnemi samolotami wojennemi, na których każdy z nas latał, i które zawierały w kabince pilota jedynie licznik obrotów, parę kurków do benzyny i czasem, wysokościomierz..., a w kabince obserwatora tylko jeden karabin maszynowy...

Przeciętny pilot lub obserwator staje przed tym kadłubem oszołomiony ilością i skomplikowaniem przyrządów pokładowych, których dzisiaj wymaga prowadzenie silnika i samolotu przez pilota i prowadzenie obserwacji i walki powietrznej przez obserwatora.

POTEZ wystawia:

Znany typ Potez 25, który jako prototyp parę zaledwie razy latający znajdował się już na zeszłej wystawie, a który od tego czasu zyskał uznanie armji francuskiej i większości państw cudzoziemskich, dzięki swoim bardzo dobrym własnościom lotniczym i prostocie konstrukcji. Zaopatrzony w znane wyrzutniki inż. Świąteckiego stanowi on jeden z najlepszych obecnie znanych samolotów wywiadowczych, i średniego bombardowania.

Najnowszy swój typ samolotu Nr. 28. typu Grand Raid, z silnikiem Farman 500 MK, jak również i zamienne podstawy silnikowe do swego Poteza 25.

LIORÉ i OLIVIER:

Samolot nocnego bombardowania, przedstawiający bardzo ładne rozwiazanie metalowego dwupłatu, o dużych zdolnościach lotych i dużej szybkości, prócz tego znane hydroplany.

S. E. C. M.:

Duży samolot do bombardowania, konstrukcji metalowej.

W standzie młodej firmy, niedawno powstałej, DYLE et BACALAN, widzimy część centralną samolotu całkowicie metalowego, zbudowanego według wzoru „latające skrzydło". Konstrukcja robi wrażenie mostu kolejowego — poczekamy na wyniki w locie.

FIAT:

Samolot pościgowy, całkowicie metalowy, prócz pokrycia skrzydeł, z silnikiem Fiat 500 MK. Ładna i mocna konstrukcja — podłużnice stalowe, kadłub z rur stalowych, żeberka z profilów duralowych.

GOURDOU LESEURRE:

Znany samolot pościgowy konstrukcji metalowej — dający bardzo ładne wyniki lotne i rokujący duże nadzieje.

MORANE - SAULNIER i HANRIOT

wystawiają swe znane oddawna samoloty szkolne—żadnych specjalnych nowości, oprócz wykończenia i cyzelowania szczegółów.

FERBOIS:

Widzimy samolot pościgowy o bardzo ładnej formie aerodynamicznej — konstrukcja drewniana.

BLÉRIOT:

Znany swój Spad 61, tylko z powiększonemi skrzydłami ten sam, który pobił rekord światowy

wysokości, zaopatrzony w silnik Lorraine i w turbokompressor Rateau.

Wystawia też śmigła o zmiennym kroku, regulowanym podczas lotu, już całkowicie „au point". Śmigło to próbowane na samolotach Spad 61 wykazało szybkość o 15 km na godzinę większą, niż śmigło drewniane.

Bardzo ładny pomysł miała firma, uplastyczniając wysokość osiągniętą przez jej samolot (12400 m) przez postawienie jednego na drugim 43 małych modelików wieży Eiffla w podziałce 1 : 1000 — wznoszą się one aż pod sufit Grand Palais.

Wystawiła też bardzo ładny kadłub maszyny komunikacyjnej, kompletnie urządzonej.

FARMAN

wystawia samolot bombardowania nocnego, jak zwykle konstrukcji drewnianej, i samolot komunikacyjny podobny do Jabiru, który ma zamiar przerobić na Gr. Raid z ładunkiem benzyny 4500 litrów.

NIEUPORT

wystawia oprócz swego znanego typu 42, samolot pościgowy, zbudowany według najnowszych wymagań programu wojennego francuskiego, typu Jockey.

W tem miejscu nie mogę się powstrzymać od wyrażenia opinji o samolotach pościgowych francuskich. Dzięki narzuceniu konstruktorom przez Service Technique i 12 Dyrekcję Lotnictwa programu ciężkich samolotów pościgowych — lotnictwo pościgowe francuskie nie stoi na wysokości zadania. Posiada ono samoloty mające pułap około 6.500 m, szybkość około 230 km/godz., mało zwrotne i ciężko lądujące.

Samoloty te zaopatrzone są zato w: 4 karabiny maszynowe z bardzo dużą ilością nabojów, w zbiorniki na trzy i pół godziny lotu, wyrzucane i obszyte kauczukiem, gaśnicę, rozrusznik, aparat fotograficzny, opancerzone siedzenie, spadochron, masę instrumentów pokładowych...

Nic dziwego, że przy takiem obciążeniu nie sposób jest uzyskać ani szybkości poziomej, ani dobrego wznoszenia się, ani też należytej zwrotności. Wymagany wysoki współczynnik bezpieczeństwa przy dużej wadze samolotu wymaga bardzo mocnej i ciężkiej konstrukcji i samolot pościgowy posiada wprawdzie wszystko, czego mu potrzeba do walki powietrznej, z wyjątkiem zwrotności, pułapu i szybkości...

Fałszywy ten kierunek, w którym poszła 12 dyrekcja został zarzucony w ostatnich czasach, i pierwszym samolotem, odpowiadającym warunkom nowego programu — maximum szybkości, pułapu i zwrotności — jest samolot Jockey. Za jakiś rok zobaczymy i innych konstruktorów, którzy zbudują samoloty według tej formuły, i wtenczas będzie można wypowiedzieć się o jej wartości.

Zdaje mi się jednak, że to jest dobra droga.

CZESI

wystawiają swe samoloty wojskowe, nic specjalnie nowego do lotnictwa nie wprowadzające — zwykłe biplany o klasycznej konstrukcji.

WIBAULT

wystawia na standzie wojskowym swój samolot metalowy. Samolot ten fabrykuje się w Anglji dzięki sprzedaniu tam przez niego licencji, we Francji jakoś niema powodzenia.

FOKKER

wystawia swą limuzynę komunikacyjną o trzech silnikach chłodzonych powietrzem. Konstrukcja klasyczna Fokkera.

Znajdujemy też i bardzo ładny samolot pościgowy, ale o jego własnościach lotniczych nie dużo można powiedzieć, dzięki zupełnie innym warunkom stawianym przez władze lotnicze holenderskie, niż przez francuskie.

SCHNEIDER

wystawia bardzo ładny samolot wojskowy obesrwacyjny, o konstrukcji całkowicie duraluminjowej. Samolot ten jeszcze nie latał.

Na standzie wojskowym widzimy samolot wywiadowczy DESCAMPS o konstrukcji metalowej, któremu rokują dużą przyszłość — nic pewnego o nim jeszcze powiedzieć nie można.

To wszystko, co się da w krótkich słowach powiedzieć o wystawionych samolotach.

Charakterystyczną cechę salonu przedstawia kompletny brak samolotów tak zwanych sportowych, jak również i odpowiadających im silników, prócz czeskiej Avia i silników Salmson i Walter. Na poprzedniej wystawie było ich dużo więcej — brak zainteresowania się rządu do tych samolotów i silników, pomimo kampanji prowadzonej przez „Les Ailes", spowodował kompletne zarzucenie tej tak potrzebnej w naszych czasach oszczędności gałęzi lotnictwa. Jeszcze jedna omyłka, i to bardzo poważna, władz francuskich, kierujących lotnictwem.

SILNIKI.

Najpoważniejszym wystawcą jest LORRAINE, który wystawia całą ich gammę, począwszy od 400 MK, aż do 700 MK, najnowszego typu.

Dalej widzimy znane silniki JUPITER, cieszące się dużym powodzeniem.

SALMSON wystawia jeden silnik 600 MK w gwiazdę, chłodzony powietrzem, ustawienie jednak cylindrów jeden za drugim budzi poważne wątpliwości co do chłodzenia tylnego szeregu cylindrów, oprócz tego bardzo interesujące silniki małej mocy, również chłodzone powietrzem, o bardzo ładnej konstrukcji.

WALTER, poważna czeska firma, wystawia bardzo ładne silniki małej mocy, przeznaczone specjalnie do samolotów szkolnych lub transformacyjnych.

FIAT i ISOTTA FRASCHINI eksponują bardzo ładnie opracowane silniki, ale standy ich są skromne, i widać, że do tej wystawy przywiązywali oni bardzo małą wagę.

W porównaniu z zeszłą wystawą ogromne zmniejszenie wystawców angielskich.

Na tem zakończymy opis wystawy, wspomnimy tylko o bardzo ładnie zorganizowanym warsztacie pokazowym oficjalnych władz francuskich, przedstawiającym seryjną fabrykację Breguet'ów 19. Wspomnimy również o bardzo ciekawych modelach laboratorjów chemicznych i mechanicznych dla badania materjałów lotniczych, zorganizowanych przez firmy prywatne pod protektoratem rządu. Pokazy te cieszą się wielką frekwencją publiczności, której zresztą w salonie, w porównaniu z innemi latami, jest stosunkowo bardzo mało.

OGÓLNE WRAŻENIE.

Wogóle salon robi wrażenie, (dla ludzi którzy widzieli przeszłe salony) znacznie słabszego.

Konstruktorzy zauważyli na zasadzie doświadczenia z lat ubiegłych, że koszta ponoszone przez nich na salon (sam sufit salonu z płótna wymalowanego kosztuje miljon, wyraźnie: miljon franków, prócz kosztów urządzenia standów) nie wpływają na wielkość zawieranych przez nich dzięki salonowi tranzakcyj w tym stosunku, jak początkowo liczyli.

Słyszy się powszechnie zdanie, że salon przestał być dla nich interesującym pod względem pieniężnym, i że zamiast wydawać dziesiątki tysięcy na wystawienie swoich samolotów, w przyszłości wolą oni urządzać wielkie raidy, lub też poprostu posyłać swoje samoloty do krajów interesujących się nimi, celem propagandy na miejscu w locie swoich samolotów. Uważają oni, i zresztą słusznie, że samolot latający robi na czynnikach decydujących daleko większe wrażenie, niż samolot stojący na standzie.

To też mam wrażenie, że obecny salon zamknie na dłuższy okres szereg salonów, i że nie prędko zobaczymy nową wystawę lotniczą w Paryżu.

Paryż, w grudniu 1926. **Edmund de Gavardie.**

O rozwój szlaków powietrznych

(*Korespondencja własna „Lotu Polskiego".*)

Ukończona świeżo w Londynie t. zw. Konferencja Imperjum, w której brali udział członkowie rządów wszystkich dominjów W. Brytanji, poświęciła cały dzień na dyskusję o stworzeniu i rozwoju sieci szlaków powietrznych, łączących poszczególne części cesarstwa brytyjskiego.

Sir Samuel Hoare, minister lotnictwa króla Jerzego V-go, okazał się gorliwym propagatorem tej idei, a dłuższe przemówienie jego miało charakter wybitnie patrjotyczny, kiedy starał się wytłumaczyć zebranym premjerom i ministrom dominjów konieczność natychmiastowego współdziałania z rządem centralnym w pracy nad rozwojem komunikacji lotniczej. Dał on jasny i otwarty plan, skreślił cały projekt sposobów, za których pomocą dominja angielskie będą mogły uczestniczyć w stworzeniu prawidłowej służby osobowo-towarowej. Oświadczył również, iż rząd centralny gotów jest ze swej strony przystąpić niezwłocznie do zorganizowania całej serji lotów orjentacyjnych, które mogłyby dać podwalinę dla przyszłej sieci szlaków powietrznych. Choć dotychczas jedynie z lotnictwem cywilnem miało się do czynienia, to jednakże należy stwierdzić, że to ostatnie wraz z wojskowem stanowi nierozerwalną całość, a rozwój linij lotniczych, obsługiwanych bądź za pomocą samolotów, bądź też sterowców, jest warunkiem koniecznym dla skutecznej w przyszłości obrony granic Imperjum.

W mowie swej sir Samuel Hoare doszedł do dwóch konkretnych wniosków: Pierwszym z nich jest kwestja konieczności ulepszenia szybkiej komunikacji międzydominjalnej, a w związku z tem stworzenie sieci szlaków lotniczych, drugim zaś — sprawa poczynienia wspólnych wysiłków celem rozwoju i utrzymania tejże.

Podkreśliwszy dalej szybki rozrost towarowej komunikacji powietrznej, szczególniej teraz, kiedy ustalony został wielki szlak lotniczy pomiędzy Indjami a Egiptem, minister lotnictwa oznajmił, iż według niego prawdziwe znaczenie owej drogi polega na tem, iż jest ona pierwszą odnogą przyszłego wielkiego gościńca powietrznego, wiodącego na Daleki Wschód. Uchyliwszy ten rąbek planu, sir Samuel Hoare wyraził nadzieję, że rządy Indji Wschodnich oraz Burmy zechcą postarać się o przedłużenie tej odnogi do Rangoonu, wielkiego portu Burmy, co da się uczynić z łatwością. A z tego punktu znów, jako bazy, mogłyby korzystać aparaty Królewskiej Floty Lotniczej i to zarówno W. Brytanji jak i Australji. W ten sposób zostałoby już sprzęgnięte jedno ogniwo wielkiego łańcucha, mającego w przyszłości połączyć krańce rozległego Imperjum. Drugie ogniwo winno przeciągnąć się ponad Afryką, łącząc Chartum i Kisumu.

Minister lotnictwa podkreślił z naciskiem, że w dzisiejszych trudnych warunkach finansowych żadne z poszczególnych państw Imperjum nie jest w stanie o własnych siłach przeprowadzić całego szlaku, każde z nich jednak może dorzucić cegiełkę do budowy wielkiego gmachu przyszłej potęgi, stwarzając wspólnym wysiłkiem kunsztowną mozajkę sieci komunikacyjnej.

W dalszej części długiej swej przemowy oznajmił sir Samuel Hoare, że W. Brytanja nie żąda jakichkolwiek subsydjów pieniężnych dla uskutecznienia tego planu, oczekując jedynie współpracy rządów dominjalnych w obu gałęziach lotnictwa, cywilnej i wojskowej. Komunikacja powietrzna jest komunikacją przyszłości, gdyż samolot jest jedynym środkiem lokomocji dalekobieżnej. Oczywiście wielkie te linje powietrzne muszą oprzeć się na zasadach ściśle handlowych.

— My, Anglosasi — z dumą zakończył minister lotnictwa, — na polu rozwoju lotnictwa przodujemy innym narodom. Niechaj więc i nadal nikt nas nie ubiegnie w rozbudowie wielkiej sieci dróg powietrznych.

W dyskusji pierwszy zabrał głos p. Mackenzie King, prezes ministrów Kanady. Dał on bardzo ciekawy obraz rozwoju lotnictwa w swym kraju. Okazuje się, że przy pomocy samolotów zbadano tam i wymierzono tysiące mil terenów niezamieszkałych i mało, albo prawie niedostępnych. Tereny te lotnicy odfotografowali, a zdjęcia posłużyły w następstwie do sporządzenia absolutnie ścisłych map. Oprócz tego władze Kanady zorganizowały stałą służbę wartowniczą powietrzną. Nad niezmierzonemi obszarami lasów czuwają zawsze lotnicy, by w razie spostrzeżenia pożaru można było niezwłocznie rozpocząć ratunek.

Premjer Kanady przyobiecał zupełne współdziałanie swego rządu w rozwoju lotnictwa i zauważył, że zapoczątkowano je już dawniej dzięki trwającej od pewnego czasu wymianie pomiędzy W. Brytanją a Kanadą oficerów lotniczych.

W imieniu Australji przyobiecał również współpracę p. Bruce, prezes ministrów tamtejszego rządu, podkreślając, że Australja rozwinęła swój transport powietrzny do najwyższego stopnia i jest na tem polu znacznie więcej zaawansowaną od pozostałych części Imperjum. Zapowiedział również p. Bruce udział Australji w lotach eksperymentalnych na nowym szlaku indyjsko-egipskim. Zażądał jednakże współdziałania rządów Indji oraz Burmy, a przesunięcie linji do Rangoonu również uważał za niezbędne.

Inaczej natomiast przemówił p. Coates, premjer Nowej Zelandji. Oświadczył on otwarcie, że lotnictwo nader słabo jest rozwinięte w jego kraju. Jednakże Nowa Zelandja nie cofnie się przed poniesieniem nawet wielkich wydatków na pracę nad rozbudową tego rodzaju komunikacji, jeśli będzie mieć pewność, że sposób ten okaże się praktycznym. W mowie p. Coatesa wyczuwało się niepewność.

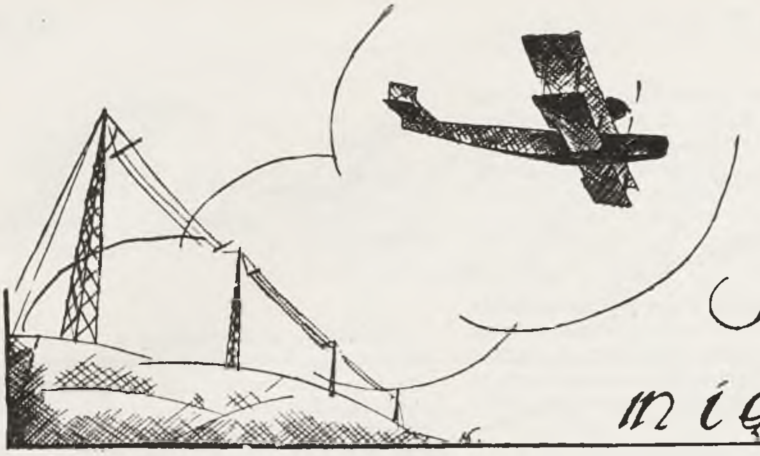
P. Havenga, minister skarbu Związku Poł.-Afrykańskiego wyraził powątpiewanie czy Południowa Afryka będzie w stanie przeprowadzić o własnych siłach linję powietrzną aż do Ugandy, co byłoby niezbędnem dla połączenia ze szlakiem Chartum — Kisumu, jednakże wyraził gotowość przystąpienia do stworzenia wewnętrznej sieci lotniczej oraz zorganizowania kilku dłuższych lotów próbnych.

Nadzieje Irlandji na wyciągnięcie możliwych korzyści realnych z geograficznego położenia tej wyspy, w związku ze szlakiem powietrznym W. Brytanja — Kanada, zobrazował p. Mac Gilligan, minister Przemysłu i Handlu Wolnego Państwa. Zaś p. Monroe wyraził obawę, że Newfoundland nigdy nie odniesie korzyści z rozwoju lotnictwa i raczej tylko zdaleka zobaczy samoloty, unoszące się ponad jego terenami.

Nader płomienne przemówienie wygłosił lord Wintertorn, sekretarz stanu dla Indji Wschodnich. Zapewnił on kategorycznie, że w Indjach zdają sobie dokładnie sprawę z tego, że ich ziemie są głównem ogniwem w przyszłym łańcuchu angielskich dróg powietrznych, wiodących na Wschód.

W najbliższym czasie zapowiedziane jest wznowienie obrad w tej sprawie. **Mare.**

Londyn w listopadzie.



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Zapomniany pionier polskiego lotnictwa. Prasa przyniosła wiadomość o odnalezieniu książki Hryszkiewicza, drukowanej w 1851 w Kownie, p. t. „Parolot Żmudzina" Cekawa ta książka z przed 75-ciu lat jest prawdziwym białym krukiem i to nietylko w naszej, ale światowej literaturze. Autor stworzył sobie słowo „parolot" na określenie maszyny latającej, cięższej od powietrza, poruszanej parą. Autor, kierowany wieszczem przeczuciem, mówi w przedmowie, że jeżeli dla współczesnych praca jego „wyda się niewartą zapłaty", to powinno się ją pozostawić wnukom, którzy „może coś znajdą w popiele".

Ćwierć miljona kilom. w powietrzu. Pilot P. L. L. „Aerolot" Kazimierz Burzyński, w dniu 2/XII, lecąc z Krakowa do Warszawy, na samolocie P. PALP, przekroczył 250.000 kilometrów, które przebył dotychczas w powietrzu, prowadząc samoloty pasażerskie.

Ćwierć miljona kilometrów przebytych przez pilota Burzyńskiego w po-



Pilot K. Burzyński

wietrzu w naszej służbie komunikacyjnej, wysuwa go na pierwsze miejsce polskiej żeglugi powietrznej i stawia w rzędzie najbardziej wytrawnych lotników całego świata.

Olbrzymią tę drogę, równającą się przeszło 5-ciu okrążeniom dookoła kuli ziemskiej, przebył pilot Burzyński bez żadnego nieszczęśliwego wypadku, nie naraziwszy żadnego ze swych pasażerów na jakikolwiek szwank.

Łódź przeznaczyła 40.000 zł. na rozbudowę lotniska. Dzienniki łódzkie z ostatnich dni przynoszą wiadomość, iż tamtejszy Magistrat przeznaczył kwotę 40.000 zł. na rozbudowę lotniska. Kwota ta ma być użytą na doprowadzenie portu lotniczego do takiego poziomu technicznego, aby odpowiadał on wymogom wielkich linij komunikacyjnych. Piękny czyn Łodzi winien być przykładem dla magistratów wszystkich innych naszych miast, by więcej uwagi zwracały na lotnictwo i pamiętały o potrzebie udzielania swej pomocy dla jego dalszego rozwoju.

MIĘDZYNARODOWA FEDERACJA AERONAUTYCZNA. F. A. I.

Na marginesie puharu Schneidera. Jak donosiliśmy naszym czetelnikom, mjr. Bernardi w czasie zawodów o puhar Schneidera nie tylko stał się jego zdobywcą, ale ustalił nowy rekord światowy szybkości dla wodnopłatowców. Jak się okazuje rekord ten, aczkolwiek dokonany przez włocha, na włoskim wodnopłatowcu i z włoskim silnikiem, uważany będzie za rekord... amerykański ponieważ art. 105 regulaminu F. A. I. ustala, że rekord należy do tego państwa z którego terytorjum nastąpił start. Przeciwko tej widocznej anomalji występują, zresztą zupełnie słusznie, włoskie pisma, żądając wprowadzenia zmiany powyższego artykułu.

ANGLJA.

Alan Cobham Aviation. Limited. Pod powyższą firmą założone zostało w Londynie towarzystwo akcyjne ze słynnym lotnikiem Alanem Cobhamem na czele; ustawa przewiduje jako cel towarzystwa budowę i sprzedaż samolotów.

Wielki raid samolotami małej mocy. W dniu 15 listopada dwaj lotnicy angielscy, kpt. Neville Stack i lotnik Bernard Leete wylecieli z lotniska Stag-Lane na dwóch samolotach małej mocy „De Havilland" „Moth" z silnikami Cirrus 60 MK., mając jako cel podróży Karaczi w Indjach wschodnich. Podróż przez Francję i Włochy wskutek niesprzyjającej pogody trwała dość długo, w dniu 30 listopada lądowali oni szczęśliwie na Malcie.

FRANCJA.

Wodnopłatowcem z Francji do Madagaskaru. W numerze 11-ym Lotu Polskiego donosiliśmy o rozpoczęciu śmiałej wyprawy dwóch wodnopłatowców francuskich do Madagaskaru i pozostawiliśmy ją w Bamako. W dniu 20 października oba wodnopłatowce przybywają do Timbuktu. Następne etapy: Gao — 29 października, Gaja — nazajutrz, Dżebba — 31 października i Lokadża — 3 listopada szły nad rzeką Niger. W Lokadża por. Guilbeaud wskutek uszkodzenia silnika musiał wstrzymać lot, por. Bernard leci nie mniej dalej i przybywa 5 listopada do Garua, zaś nazajutrz do Fort-Archambault. Tu rozpoczyna się strefa podzwrotnikowych deszczów i burz, które utrudniają drogę lotnikowi. Wzdłuż biegu rzeki Kongo Bernard dolatuje 13 listopada do Stanleyville, zaś nazajutrz do Albertville. Dalsza droga prowadzi nad wielkiemi jeziorami, 17 listopada Bernard przybywa do Quilimane, nad brzegiem Oceanu Indyjskiego, 20-go woduje w Mozambiku, i przebywszy nazajutrz zatokę Mozambicką osiąga kres swojej podróży— port Mużanga, przebywszy 15.000 km w ciągu 40 dni. Po

Raid Paryż — Madagaskar



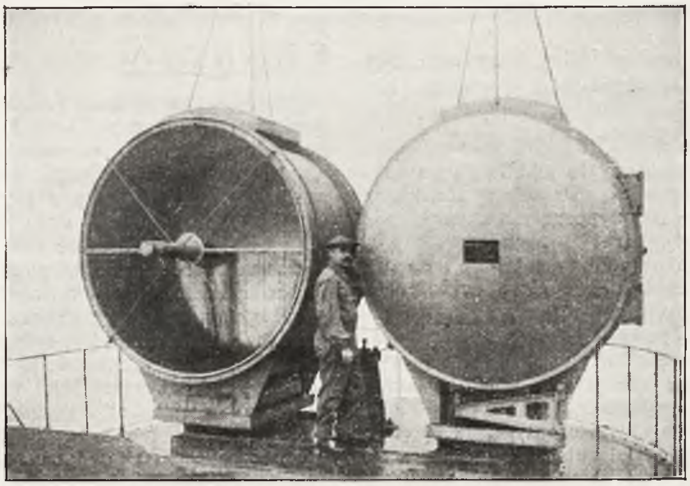
Mjr Dagneaux i kapral Dufert

zasłużonym odpoczynku por. Bernard z mechanikiem Bougault powrócą do Francji również na swym wodnopłatowcu, tym razem inną drogą, a mianowicie, po dotarciu do wielkich jezior, gdzie spodziewają się połączyć z por. Guilbeaud, wezmą kurs na północ wzdłuż doliny Nilu i przez Morze Śródziemne powrócą do kraju.

Drugi lot do Madagaskaru. Niezależnie od wyprawy Bernarda, o której piszemy wyżej, kpt. Dagneaux przedsięwziął drugą, lecz nie na wodnopłatowcu, a na samolocie. W dniu 28 listopada wy-

ruszył on, w tow. kapr. Dufert, na samolocie Breguet XIX, z silnikiem Renault 450 MK, z lotniska le Bourget i dnia 8 grudnia lądował w Niamey. Etapy jego lotu będą następujące: Paryż — Oran — Adrar — Gao — Fort Lamy — Bangji — Kinszasa — Katanga — Quilimane — Mozambik — Mażunga — Tananarive (stolica Madagaskaru).

Wielka latarnia powietrzna. Władze lotnicze francuskie wybudowały na szczycie Mont Valérien, położonym o kilka km od Paryża, wielką latarnię powietrzną



Latarnia powietrzna na Mont Valerien

o mocy miljarda świec. Światło jej reflektorów ma zasięg około 100 km. Jest to już druga latarnia powietrzna we Francji: pierwsza znajduje się na Mont S-te Affrique pod Dijon.

HISZPANJA.

Linja powietrzna Hiszpanja-Ameryka południowa. Rząd hiszpański udzielił koncesji przedsiębiorstwu „Colon Compania Transaerea", mającemu na celu obsługę linji powietrznej Sewil'a — Buenos Aires przy pomocy sterowców. Towarzystwo projektuje rozpoczęcie lotów w ciągu roku bieżącego, jak się zdaje w porozumieniu z Zakładami Zeppelina, które, według wiadomości gazet niemieckich, przystąpiły do budowy specjalnego sterowca na ten użytek. Sterowiec ma mieć pojemność 105.000 metrów sześć., będzie 235 m długi, o przeciętnej średnicy 30,5 m. Dla napędu silników ma być użyty nowy rodzaj gazu, wynalazku dyrektora Zakładów dr. Eckenera. Gondola pasażerska posiadać będzie 24 kabiny na 28 osób oraz jedną wspólnę dużą salę.

STANY ZJEDNOCZONE.

Nowe zastosowanie samolotu. Departament Rolnictwa Stanów Zjednoczonych pragnąc powiększyć ilość dzikiego ptactwa na jeziorach Moose i Cedar (Manitoba) wysłał kilka samolotów, które rozsypują nad temi jeziorami worki dzikiego ryżu, ulubionego pożywienia tych ptaków.

Oryginalne filmowanie. Pisma amerykańskie donoszą o wykonaniu niezwykłego zdęcia kinematograficznego. Oto por. marynarki amerykańskiej Clark, wyskoczył na wysokości 5000 m z samolotu, zaopatrzony w spadochron i mając na piersiach mały aparacik kinematograficzny. W czasie spadku kręcił on miarowo korbką aparatu i otrzymał, według twierdzeń dzienników, niesłychane fotografje. Ciekawe by było zobaczyć te zdjęcia!

SYRJA

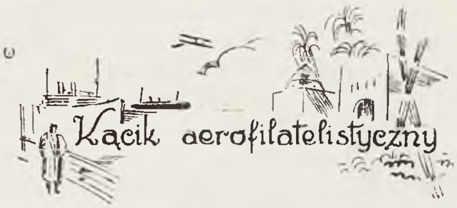
Lotnicy ratują z opresji samochody
Na linji samochodowej przez pustynię Syryjską, pomiędzy Beirutem i Bagdadem, utknęła karawana samochodowa w błocie, spowodowanem niezwykle obfitemi deszczami. Po kilku dniach postoju, gdy zapasy podróżnych się wyczerpały, zażądali oni pomocy przez radio i niebawem nadleciały samoloty wojskowe angielskie, które zrzuciły na miejsce postoju samochodów, worki z daktylami i innemi zapasami żywności.

SZWAJCARJA.

Wyprawa do Afryki środkowej. Znakomity pilot szwajcarski, Mittelholzer wyruszył w dniu 7 grudnia z lotniska pod Zurichem na wyprawę naukową do Afryki środkowej. W wyprawie towarzyszą Mittelholzerowi drugi pilot Hartman, profesor geologji dr. Heim i dziennikarz Gouzy.

TURCJA

Turecka Liga Lotnicza. W ubiegłym miesiącu odbyło się doroczne ogólne zgromadzenie Tureckiej Ligi Lotniczej, na którem zapadły ciekawe postanowienia, mające za zadanie w pierwszej linji powiększenie funduszów Ligi. Liga zażądała od rządu, aby udzielono jej monopolu na druk i sprzedaż wszystkich formularzy rządowych, potrzebnych publiczności w stosunkach z władzami celnemi i sądowemi oraz monopolem tytoniowym, a także na druk i sprzedaż podręczników szkolnych. Ponadto Liga proponuje, aby z każdego pudełka papierosów, zawierającego 20 sztuk, wyjmowany był jeden na dochód Ligi. W miarodajnych kołach tureckich panuje przekonanie, że jeżeli nie wszystkie, to w każdym razie większość projektów uzyska aprobatę rządu.



Finlandja. Z powodu zamarznięcia zatoki zwykła komunikacja morska pomiędzy Abo i Stokholmem została zastąpiona przez pocztę lotniczą, kursującą 3 razy tygodniowo. Żadnych specjalnych znaczków nie wydano, jedynie tylko użyto stempel fjoletowy „Poste aérienne".

Grecja. Listy, przesyłane pocztą lotniczą na linji pomiędzy Turcją a Italją, a wysyłane z Aten, noszą stempel fjoletowy, jak następuje:

SURTAXE AERIENNE
PERÇUE EN
NUMERAIRE

Chiny. Celem ofrankowywania listów lotniczych na linji Mukden — Szanghaj wydano poniższy znaczek, jednakowoż z powodu zamieszek w Chinach regularnych lotów zaniechano.



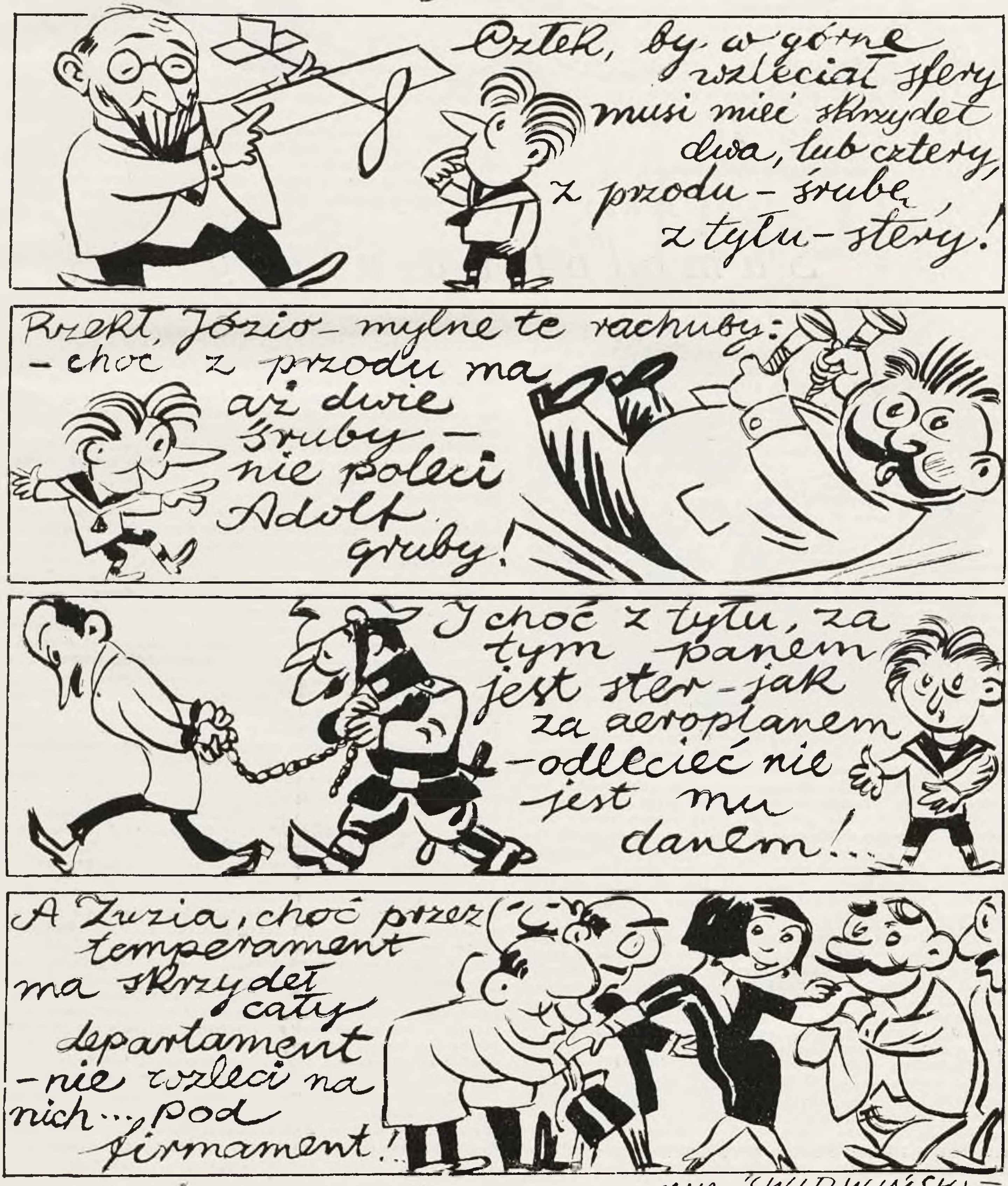
Kanada. Obsługę linji Rouyn — Haileybury podjęło Towarzystwo Patricia Company. Dla ofrankowywania listów wydano poniższy znaczek (5.000 szt.).



Norwegja. Projektowane jest otwarcie linji lotniczej pomiędzy Trondhjem i Tromsö.

Czas odnowić prenumeratę na 1927 rok.

Co trzeba – żeby – latać?



rys. ŚWIDWIŃSKI



JERZY SOSNKOWSKI

Samolot na ulicy

(*Z ilustracjami własnemi autora*).

Kto nie zna Paryża? Znają go wszyscy. Jeśli, że się tak wyrażę, nie osobiście, to przez najczulsze, najintymniejsze radio uczuć, pragnień i marzeń, — to przez cudowny kinematograf wyobraźni, z opisów, obrazków, fotografji wreszcie...

Ale jedno jest pewne, — każdy i każda o nim myśli. O nim, królu miast, dyktatorze mody, o nim — przecherze, o nim genjuszu, o nim — cudzie, w zmierzch idącej, kultury. Cudowne zwalisko wszystkich możliwości i wszystkich niemożliwości! Bajeczna sarabanda murów! Przepyszna nędza i nędzny przepych! Miasto jedyne! Paryż!...

Kto nie zna rozmigotanego Paryża? Kto nie włóczył się nocami po Hallach i po Montmartrze? Kto nie zna świetnej, Napoleońskiej perspektywy Etoile'i, i kto nie wskrzeszał fantomów przeszłości w Luwrze? Kto nie miał przygody miłosnej na wielkich bulwarach? Ci, którzy tego nie doświadczyli, są biedni, bardzo biedni. Tym radzę czem prędzej zakosztować tego majonezu życia, tego kawioru użycia, tej świetnej kąpieli dla ducha i ciała Oto z kart niniejszych wygląda zjawą strzelistych Champs Elysées...

Oto rzędy lamp łukowych. Ich światło, to światło setek źrenic yogów... Utopione w przestrzeni, bratają się z nią, bezmiar atmosfery to tło dla ich błysków.

Lśniąca taśma jezdni biegnie — chyba w bezkres. Nie czuje się jej końca. Zda się — wybiega poza Paryż, opasuje glob ziemski połyskliwą, jednostajną łuską. Dźwięki orkiestr odbijają się o jej gładką powierzchnię — są, niby płaskie kamienie, „kaczką" rzucone na taflę jeziora przez rozbawionego wyrostka. Metodycznie gwałcona przez sunące sznury aut, zdaje się być wykwalifikowaną kokotą, nieczułą na bujne zapędy amantów, a ulegającą w imię — obowiązku. Mlaszczące pieszczoty gum samochodowych przyjmuje obojętnie, — jedną zbywa, drugą wielbi. Oto Paryż! Oto właśnie — ani ON, ani ONA. Paryż to — ONO, to zadziwiający obojniak, to dziwny spław właściwości i cech płci obu!

Powietrze na Champs Elysées — wibruje. Wibruje, drga, czasem dreszczem niezdrowym, zrodzonym gdzieś, w oparach haszyszu lub w dymie opjum. Czasem zalśni głębią prawdy. Czasem zaciągnie się obłokami, niby przeczysta, niebiańska źrenica — bielmem. Zawsze jednak ma swój wyraz. Jest — eleganckie, — jest takie, jak sufit wytwornego wnętrza, — dopasowany do duchowej fizjognomji zdegenerowanego w kulturze mieszkańca, jego posiadacza.

To Paryż!

Od łuku krwawych warg (pomadka Bel-ami) most nosa biegnie do łuku przepysznych brwi (ołówek Coty). Wszystko ozdobione uśmiechem, za który — hm! warto coś dać! O który warto się ubiegać!

Drobny ruch w biodrach, noga — nerw, strój — w ramki, oto ozdoba Paryża, — jego kobieta!

Ach, Paryż!

Kto nie zna Paryża? Poznajcie Paryż!

Mateusz (poprostu, po polsku: Mateusz, bo bohater mój jest Polakiem) entuzjazmował się dwa, i trzy razy więcej, bo był bez pieniędzy. A wiadomo, że to, czego kupić nie można, jest o wiele piękniejsze...

Mateuszowi nie sprzyjało szczęście. A przecie wyzywał je, że użyję tego porównania, na pięści. Nie było hazardu, na którymby nie poszedł. Możliwości miał masę, bo przecie był lotnikiem. No, a w tej „branży"...

Cóż, nie wiodło mu się. Wszyscy inni zdobywali laury, świetne imiona, brali konkursy, złoty deszcz fortuny sypał się na ich głowy.

Mateusz miał pecha i koniec.

Miał jednak upartą, mazurską naturę. Na inną, zjełczałą w sybarytyźmie psychikę, świadomość posiadanego „pecha" prawdopodobnie podziałałaby zabójczo.

Mat ściskał zęby, aż szczęki strzelały i czekał na swoją „falę". Musi przecie przyjść ta „fala", której grzbiet stworzony jest dla niego, poniesie go i wyniesie. Tylko wyczekać..

Czekał już tak dwa lata. Zakochał się przez ten czas. Rodzice Charlotty, typowi „burżuje" francuscy, krzywili się i to bardzo. Raz, że lotnik, — co to nic pewnego, — drugi, że hołysz Mateusz prezencję, „exterieur" miał pierwszorzędny. Mógłby udać to i owo. Bodaj hrabiego małopolskiego... ale był uczciwy. Nic nie udawał, nie udawał więc i tego, że nie jest goły.

Charlotta wielbiła go zato jak boga. Dla niej ten zdrowy, silny, o rozmarzonych oczach Słowianin był „ostatniem słowem" w dziedzinie „męskiej" A i Mat przepadał za czupryną roztrzęsioną i drobną figurką, jakby wyciętą z „La vie parisienne". Cóż — starzy stawali sztorcem i nie ustępowali.

Gdyby to jeszcze był jakiś „as", jakiś matador powietrzny, jakaś sława, — mawiali, — ale co? Ubogi Polak! Paskudna kombinacja! Klarowali Charlocie, ta płakała, starzy się złościli, a Mateusz uśmiechał się z rezygnacją. Co poradzić? Subtelne naloty wschodu miały swój kąt w duszy Mateusza.

K i s m e t, — wierzył weń.

Ale przyszła taka chwila, że powiedział sobie: basta! Trzeba jakoś pomóc losowi, trzeba tą ślepą bestją, co idzie przez życie omackiem z wytkniętym głupio i bez sensu paluchem — trochę pokierować. Trzeba pchnąć bałwana w swoją stronę, bo inaczej będzie omijał stale. Przez cztery dni Mat chodził ze spuszczoną głową, zamyślony. Aż Charlotta krzywiła ładne usteczka i zrobiła mu dwie sceny zazdrości.

Cztery dni podejrzane „boity" Montmartru oglądały Mateusza zawsze nad kieliszkiem koniaku, lub Calvadosem. A p e r i t i f'y miał w głębokiej pogardzie. Wino tylko daje boskie natchnienie, a esencja wina — koniak, jest intelektualną magnezją.

Piątego dnia wypukłe czoło Mata triumfalnie wzniosło się do góry. Charlocie zapowiedział, że coś wymyślił, coś takiego, co musi sławę rzucić mu do stóp, jak snopek słomy.

Charlotta ginęła z ciekawości Ale Mat był skryty. Dziewczynie nie przeszkadzało to czynić wielką propagandę w domu, propagandę przyszłych jego czynów, czynów zamierzonych, których nie znała.

Robiła to z takim tupetem, że i starzy z dreszczykiem oczekiwania brali poranne gazety do ręki w tem przekonaniu, że lada dzień wyczytają w nich emocjonujące wieści o „Polaku".

Upłynęły trzy dni, nic jednak specjalnego nie przyniosły.

Już Charlocie z czerwonych warg poczynały się kilka razy dziennie robić podkówki, kiedy nareszcie nastąpił strzał. Zupełnie nieoczekiwany, sensacyjny, ale o takim rodzaju sensacji, że starzy poprostu pokiwali głowami i zamachali rękami.

Ni mniej ni więcej, któregoś dnia pisma podały wieść następującą:

— „Wczoraj, w godzinach przedwieczornych, aparat Bregueta, prowadzony przez pilota, Mateusza Zarembę, Polaka, — lądował wśród tłumów na polach Elizejskich. Samochody i pojazdy ledwie zdążyły umknąć. Cudem prawie uniknięto katastrofy. Pilot tłumaczył się przymusowem lądowaniem. Odnośne władze wszczęły śledztwo".

Sensacja była — przez parę godzin.

Badano, czy istotnie Mat zmuszony był, jak twierdził, do lądowania. Komisja nie ustaliła nic takiego, coby istotnie usprawiedliwiało wypadek. Ale pilot coś tam klarował. No, rzeczywiście, chyba musiał, skoro tak ryzykował. To nie zabawka, pakować się na ulicę z samolotem.

Następnego dnia, dokładnie o tej samej godzinie, Mat znów wzbudził panikę wśród spacerujących tłumów i lekko osiadł na czarnym asfalcie. Tym razem zawadził auto, i to auto jednego z przedstawicieli państw obcych. Teraz zabrano się doń ostrzej.

Przeprowadzono dochodzenie, które ustaliło, że wcale nie było potrzeby lądowania.

Chciano go ukarać. Ale bezpośrednia władza zwierzchnia wzięła go w obronę.

Dzienniki komentowały obszernie zajście. Paryż — przez cały następny dzień mówił o dziwnym pilocie. Mateusz wyraźnie zyskiwał na popularności.

Rodzice Charlotty, kiedy lotnik zjawił się z wizytą, — patrzyli nań z pewnym rodzajem przestrachu, — jak, no, jeszcze nie warjata, ale na kandydata nań. Charlotta nic nie rozumiała, ale z pełną wiarą, że tak być musiało, skoro to robił, wlepiała weń miłe ślepki.

Udało mu się i tym razem.

Ale, — kiedy następnego dnia, a raczej przedwieczora, zwarjowany lotnik znów wylądował na Elizejskich polach, aresztowano go z miejsca.

Tym razem nic już nie pomogło. Dostał dwa miesiące aresztu, za naruszenie spokoju publicznego. Zato, stał się z punktu gwiazdą. Pisma przepełnione były opisami zajścia, dociekano, badano, co było przyczyną tych historyj.

Różne, — i podzielone były zdania. Jedni robili zeń warjata, inni — karjerowicza, jeszcze inni — typ zdegenerowany. Przypuszczenia i domysły krzyżowały się w niezliczonych kombinacjach. Chwalono odwagę pilota, który nie waha się pchać między auta i tłumy. Potępiano jego lekceważenie życia obywateli, bo przecie, — jak łatwo mógł kogoś zawadzić! — i dziwiono się osobistej brawurze, ba, rezygnacji, bo mógł tak łatwo skręcić kark!

Nazwisko Mateusza stało się głośne w towarzystwach. Narazie, asystowało fonetycznemu jego dźwiękowi wzruszenie ramion. Ot, sensacja! Tak, jakby ktoś kogoś... Jak morderstwo, jak śmiała grabież...

Ale znalazł się początkujący literat, który poczuł, że to jest materjał do zrobienia sobie dobrej reklamy. Napisał nowelę, — wcale ciekawą. Problem psychologiczny był tam poruszony nieprzeciętnie. Na temat Mata, naturalnie.

Literat dostał pochwałę i zdobył pierwszy szczebel do rozgłosu. A przez to i Mat.

Mat siedział. Cierpliwie.

Zapłakana i nic nie rozumiejąca Charlotta odwiedzała go. Irytowała się, że Mat jest uśmiechnięty. Zdało się, że go to wcale nie zastawało nieprzygotowanego.

Owszem, coraz więcej optymistycznie wyrażał się do Charlotty o ich przyszłym związku.

Biedna Charlotta myślała, że może nie jest takie dalekie od prawdy to, co o nim mówią, że zwarjował...

Popularność Mata wzrastała. Do więzienia zgłaszał się tłum reporterów i dziennikarzy. Robiono wywiady. Jednakże Mat mówił z sensem. Ale zawsze trwał przy swojem... musiał, musiał lądować.

Parę firm, utrzymujących komunikację pasażerską poprzez kanał La Manche zainteresowało się Matem. Warjat? Niewiadomo. Może — spryciarz? A latać umie. Takie lądowania... Panuje nad aparatem, panuje nad atmosferą.

— — — — — — — — — — — — — —

Zbliżał się Rok Nowy. „Ciupa" Mata też zbliżała się ku końcowi. Był 29 grudzień, kiedy otworzono mu bramy wolności. 30-go złożył wizytę rodzicom Charlotty. Przyjęto go ze strachem wyraźnym. Licho wie...

Następnego dnia — —poszła serja sensacyj. Primo, Mat zniknął. W gazetach — — wszystkich — — na pierwszej stronie widniało ogłoszenie następujące:



...Rodzice Charlotty, typowi „burżuje" francuscy...

„Jutro, 1-go stycznia, chcąc uczcić rok nowy, po „lotniczemu", — wyląduję, jak miesięcy poprzednich na Champs-Elysées, o godzinie normalnej, w miejscu tem samem. Proszę o zrobienie mi miejsca. Z prośbą tą specjalnie zwracam się do pp. szoferów".

Ogłoszenie to było wydrukowane literami najgrubszemi, pismem blokowem. Paryż wrzał. Policja szukała Mata. Przepadł, jak kamień w wodę. Nową sensację przyniosły dzienniki wieczorne. Było tam, tym samym drukiem podane oświadczenie firmy, w której był zatrudniony Mat:

„N i e b y w a ł a k r a d z i e ż. Firma Aero-Star podaje do wiadomości ogólnej: dziś dokonano pierwszej na świecie kradzieży tego rodzaju: pilot Mateusz Zaremba rano wystartował z lotniska Towarzystwa, na aparacie pięcioosobowym systemu Breguet w niewiadomym kierunku i dotąd nie powrócił. Wobec ogłoszenia lotnika w pismach porannych, — firma nie bierze na siebie odpowiedzialności za czyny pilota".

— — — — — — — — — — — — — —

Kilka godzin, dzielących wyjście wieczornych pism od pory, zapowiedzianej przez Mata, upłynęło pod znakiem go-

rączki w calem mieście. Na polach Elizejskich zgromadziły się tłumy, ba, cały Paryż! Nieliczne prywatne auta (bo szoferzy taksówek nie pokazali się na tym odcinku), zmuszono do rychłego zniknięcia. Miejsce, gdzie zwykle lądował Mat, zostało otoczone zorganizowanym precyzyjnie kordonem publiczności. Policja była bezsilna. Tłumy falowały. Czarna jezdnia gotowa była pod przyjęcie niesamowitego samolotu Paryż — rok Nowy obchodził na Champs-Elysées...

Rodzina Charlotty w komplecie stawiła się na placu Rodzice triumfowali, — — warjat, oczywista! Charlotta pła-



...Położył rękę na ramieniu Mata...

kala, ale te łzy przesiąknięte były przeczuciem triumfu. Tak mu wierzyła! Temu wielkiemu, spokojnemu Polakowi!

— — — — — — — — — — — — — —

Nastrój pełen napięcia. Oczy tłumu błądzą po szarym zmierzchu. Dzień się kończy. Szare cienie kładą się regularnie między prostokąty kamienic. Delikatny szmer unosi się nad brukiem głów. Popielate twarze zwrócone ku niebu. Ku kordonowi przedzierają się jakieś sylwety.

Gorączka oczekiwania wzrasta. Iskry elektryczne raz poraz biegną po tłumach. Niespokojne słowa zrywają się z warg... Tłum czeka. Czeka na sensację, czeka na obiecane, na zapowiedziane dziwo. Tłum czeka na widowisko.

Ostatnie liljowości płoną na niebie, ujęte w ramy kamienic. Z tych skrępowanych przestworzy, lada chwila spadnie ptak niezwykły, ten powietrzny zuchwalec, który potrafił uwięzić uwagę stolicy świata. Potrafił zafrapować masy, każe zastanawiać się wszystkim nad kwestją: „warjat, czy nie warjat?" Naprężenie rośnie. Głuche szmery unoszą się nad ludzkiem zbiorowiskiem. Błyszczą szeregi lamp. Jezdnia jest pusta i lśni swoją wypolerowaną powierzchnią.

Gdzieś, na krańcach, nagle, rodzi się krzyk. Biegnie po tłumie, rośnie, potężnieje. Wściekła moc ciekawości zdziera głowy do góry. Leci! Leci! Na jasnem, ostatniemi drgnieniami dnia, niebie, zarysowuje się delikatny cień. Jest coraz wyraźniejszy... Leci, leci — on, pilot-warjat, sensacja dnia.

Subtelne kontury zarysowują się wyraźniej. Poprzez gmatwaninę splątanych dźwięków wybija się wielki głos motoru. Metodycznie rozdziera fonetyczne tło. Jak aktor, świadomy tego, że gra główną rolę, wychodzi na przód — sceny. Opanowuje akcję, staje się coraz bardziej imperatywny. Mateusz leci. Leci zgrabnie, delikatnie temperując powietrzną linję. Zniża. Jest już całkiem nisko i zaczyna planować przy ryku tłumów.

Lądowanie na błyszczącym asfalcie wygląda niezmiernie elegancko. Koła toczą się prędko, niby po czarnem lustrze. Mat wyskakuje. Tłum klaszcze w dłonie wdzięczny za przedstawienie.

Od kordonu odłącza się grupa kilku panów i idzie ku lotnikowi.

— Jesteśmy przedstawicielami Zjednoczonych Towarzystw Żeglugi Powietrznej (bagatela! Impreza obejmująca świat cały!). Jesteśmy zachwyceni pańską brawurą i opanowaniem maszyny. Ofiarujemy panu miejsce reprezentacyjnego kierownika w naszem przedsiębiorstwie. Gaża nie wchodzi w rachubę.

Mat uśmiecha się uprzejmie.

— Przyjmuję. Ale chyba dopiero po odsiedzeniu kary, bo właśnie zdaje mi się, że komisarz już zmierza do mnie.

Rzeczywiście, w tej chwili kilku panów z policji kładzie ręce na ramionach Mata.

Przedstawiciele Towarzystwa uchylają kapeluszy.

— Miejsce czeka na pana. Kiedy tylko pan zechce.

Szczękają aparaty fotograficzne, reporterzy poprzez ramiona policjantów robią „wywiady".

Mat odpowiada chętnie.

— Nie jestem warjatem, moi panowie. Chciałem zdobyć popularność, ot i wszystko. A to wszystko jedno przecie, jaką drogą. Ile będę musiał siedzieć, panie komisarzu?

Komisarz uśmiecha się również.

— Zakłócenie spokoju publicznego. Koło czterech miesięcy, bo pan już był karany aresztem. Bez prawa kaucji.

— Służę panom.

No i stał się Mat popularny. Rozgłos jego zaś wzrósł do potęgi, gdy jeszcze dzienniki przyniosły wieść, że Mat wziął z Charlottą ślub w więzieniu. Lotnik stał się bohaterem dnia.

W dniu wypuszczenia go z więzienia, caly Paryż bez mała stał pod bramą. Kiedy Mat wyszedł z promieniejącą Charlottą u boku, czekała go prawdziwa manifestacja. Mat był zadowolony. Ale w uśmiechu jego była duża doza pogardliwej pobłażliwości. Patrzał na ludzi i mruczał pod nosem:

— Jakże mało, jakże bardzo mało wam potrzeba!

— — — — — — — — — — — — — —

Od tej pory jego karjera lotnicza pędziła zawrotnym pędem w coraz to większe powodzenie.

Redaktor: *Józef Relidzyński.* **Wydawca:** *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.

SPECJALNOŚĆ RADJO!

M. ARCT

KSIĘGARNIA W WARSZAWIE, NOWY-ŚWIAT 35

Poleca w wielkim wyborze, polskie i zagraniczne nowości radjowe, szematy, podręczniki czasopisma, a także

WYDAWNICTWA WŁASNE

Radjo - Encyklopedja, Podręczny słownik encyklopedyczny, opracowany przez St. Burzyńskiego, objaśniający pojęcia, wyrazy i skróty radjowe — niezmiernie użyteczny . . . . zł. 4.—

Radjo dla wszystkich, Szereg książek, dających podstawy teoretyczne i wskazówki praktyczne do budowy i używania aparatów i ich części składowych. Każdy tom po . . . . zł. 1.60

Nr. 1. 17 Radjoodbiorników — 40 wzorów i szematów.
Nr. 2. Podstawy radjotechniki — niezbędne dla każdego.
Nr. 3. Anteny — opis wszystkich rodzajów i typów.
Nr. 4. Odbiorniki kryształkowe i ich budowa

Dalsze tomiki w przygotowaniu, wyjdą wkrótce

KSIĘGARNIA OBFICIE ZAOPATRZONA W KSĄŻKI DLA DZIECI I MŁODZIEŻY DO NAUKI I ZABAWY DLA DOROSŁYCH BELETRYSTYKA POLSKA I OBCA

KATALOGI BEZPŁATNIE

WYPRZEDAŻ GWIAZDKOWA

NIŻEJ CENY KOSZTU.

Suknie jedwabne, wełniane od 35, bluzki 6, sweterki i szlafroki 15, okrycia najmodniejsze przybrane futrem 140, reklamowe 80, pluszowe, barankowe 120, fokowe 450 tylko w znanej z solidności firmie

Br. Unkiewicz
Hoża 54/2
FILJA: Krucza 30



FR. PULS

SP. AKC.

w

Warszawie

KAZIMIERZ
BRETSZNAJDER
JUBILER
MARSZAŁKOWSKA 92
W WARSZAWIE

Pijcie Herbatę „E-W-I-G" „Róża Ceylońska"

Dla Panów

Pasy brzuszne lecznicze, obsługa męska od 5 — 7 poleca: | Najnowsze pasy dla Pań i t. p.

Julja Szober i Michalina Szymczyk

Ks. Skorupki, róg Marszałkowskiej. Tel. 360-42

Fabryka Cukrów i Czekolady

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

K. Machlejd S. A.

Warszawa, Chłodna 45

SKLEP, CHMIELNA 9

Polecają znane ze swej dobroci:

CUKRY, CZEKOLADY
LANDRYNKI

Cukiernia i Kawiarnia

SYRENA

Sniadeckich Nr. 5

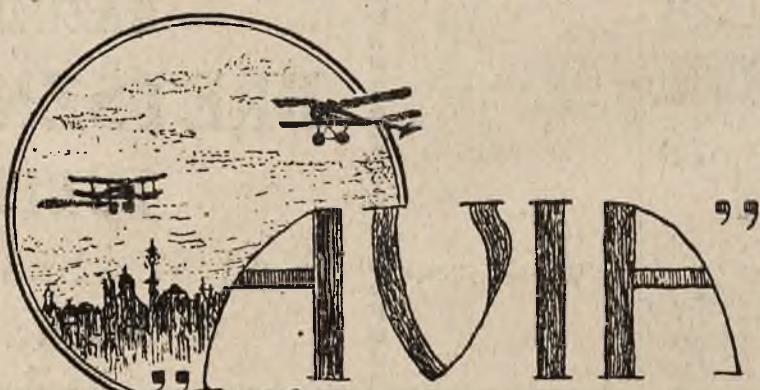
(dawn. Cafe Waller Tel. 147-24)

Krak.-Przedm. Nr. 1. Tel. 39-39.

Najwykwintniejszy lokal artystycznie urządzony otwarty od 8 rano do 12 w nocy. Znakomita kuchnia. Koncert zespołu artystów od 6 — 12 oraz poranki artystyczne w święta od 1 do 4. Rande vons Towarzyskie od 6 wiecz. z tańcami.

Czytelnie zaopatrzone w wszystkich pisma. W dolnej sali Radjo.





Biuro Techniczno-Handlowe

inż. Mieczysław Kośmiński

Warszawa, Krakowskie-Przedmieście 7, tel. 54-70.

Adres telegr. „AVIA". **Oddziały: ARYŻ, WIEDEŃ.**

Jedyna w Polsce fabryka cellonu, — sprzedaż wszelkiego rodzaju wyrobów technicznych, a zwłaszcza z zakresu lotnictwa.

Przedstawicielstwo fabryk zagranicznych:

A. Kroneis, Wiedeń (instrumenty precyzyjne), L'air-Export, Paryż (materjały lotnicze), Reichhold, Flügger & Boecking, Wiedeń (lakiery) i inne.

Generalne zastępstwo pierwszej i jedynie w Polsce fabryki świec lotniczych i automobilowych „ISKROPOL".

Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 26

SPRAWOZDANIE Z NADZW. OGÓLNEGO ZGROMADZENIA L. O. P. P. W DN. 27 — 28 LISTOPADA 1926 R:

(według stenogramu)

Zjazd odbył się w sali Centr. Tow. Rolniczego w Warszawie.

Według listy obecności obecni byli następujący delegaci: pp. Urbański, Zarzycki (Białystok), gen. Łuczyński, Serednicki (Kielce), Król, Datoń (Kraków), ppłk. Rudnicki, Kryński (Lublin), Piwocki, Tiger (Lwów), Skrzyński, Ossowski (Łuck), Pawłowski, Cygański (Łódź), Gałęziewicz, Skotnicki (Nowogródek), płk Abżółtowski, mjr Romeyko (Poznań — Woj.), Dziurzyński, Chybiński (Poznań — Miasto), Stadnicki, Butkiewicz (Sosnowiec), Lityński, Wiktor (Stanisławów), dr. Potyka, Kamieński (Świętochłowice), Czyrski (Tarnopol), Szepetys, Monne (Toruń), Falkiewicz, Rudziński(Warszawa — Stoł.), Sołtan, Godlewski (Warszawa — Woj.), Białas, Wincz (Wilno).

Komitet Woj. w Brześciu n/B., jedyny, nie był reprezentowany.

I POSIEDZENIE W DNIU 27.XI.

Posiedzenie zagaił prezes Zarządu Gł. p. Ponikowski, witając pp. delegatów i gości, i zakomunikował, że na jego prośbę P. Prezydent Rzplitej wyznaczył na dziś na godz. 1 audjencję dla Prezydjum Zjazdu.

Na propozycję p. Falkiewicza wybrano przez aklamację do Prezydjum: na przewodniczącego p. Kamieńskiego ze Śląska, na wice-przewodniczących pp. Króla z Krakowa i Skrzyńskiego z Łucka, na sekretarzy pp. Godlewskiego z Warszawy i Gałęziewicza z Nowogródka.

Po przyjęciu porządku dziennego p. Pawłowski zgłasza następujące wnioski:

1) utworzyć dwie Komisje: statutową i programową, któreby rozpatrzyły statut i program i przyszły jutro na Walne Zgromadzenie z gotowemi wnioskami;

2) pozostawić Zarząd Gł. w dotychczasowym składzie aż do normalnych wyborów Walnego Zgromadzenia.

Gen. Łuczyński interpeluje w sprawie Zagłębia Dąbr. Po wyjaśnieniu p. sędziego Falkiewicza, postanowiono sprawę tę omówić na pierwszem miejscu przy wolnych wnioskach.

Z kolei p. dyr. Zienkiewicz, delegat Warsz. Komitetu Dyrekcyjnego P. K. P., odczytuje deklarację zawierającą wniosek o przyznanie temu Komitetowi praw Komitetu Wojewódzkiego.

Sprawę poruszoną w deklaracji postanowiono przekazać do załatwienia Komisji statutowej, z tem, że p. Zienkiewicz weźmie udział w jej pracach i będzie miał prawo głosu.

Zorganizowanie Komisji statutowej powierzono p. Falkiewiczowi, programowej zaś — mjr. Sznukowi, z tem, że do każdej z tych Komisji może zapisać się każdy z pp. delegatów, życzący sobie wziąć udział w jej pracach.

Sprawę rezygnacji Zarządu Gł. postanowiono wziąć na pierwszy punkt porządku dziennego następnego posiedzenia.

P. Biłyk wśród oklasków Zgromadzenia prosi Prezydjum, aby złożyło Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej wyrazy hołdu od całego Zjazdu i słowa podziękowania za opiekę.

Na tem posiedzenie zostało zamknięte.

Prezydjum Zjazdu udało się na audjencję do P. Prezydenta Rzplitej, członkowie Zjazdu zaś, pod przewodnictwem członka Zarządu Gł. p. dr. Vacqueret, pojechali zwiedzić Instytut Aerodynamiczny.

O godz. 4 po poł. zebrały się Komisje: statutowa i programowa, które pracując nadzwyczaj intensywnie, ukończyły swoje prace dopiero późną nocą.

II POSIEDZENIE W DNIU 28.XI.

Nazajutrz odbyło się posiedzenie plenarne.

Rozpoczęło je sprawozdanie Zarządu Głównego, które złożył prezes Zarządu p. Ponikowski *).

Sprawozdanie Zarządu Głównego L. O. P. P. za czas od dn. 6 lipca do dn. 27 listopada 1926 r.

Zarząd Gł. wykonał w miarę możności zlecenia Ogólnego Zgromadzenia z lipca r. b. i uważając, że tem samem spełnił swe zadanie, postanowił na dzisiejszem Zgromadzeniu złożyć mandaty.

W myśl statutu sprawozdanie za rok 1926 zostanie złożone Zwyczajnemu Ogólnemu Zebraniu na wiosnę przyszłego roku i obejmie okres urzędowania obecnego Zarządu, jednak, ze względu na specjalne zlecenia, które otrzymaliśmy, uważamy za konieczne zdać Ogólnemu Zgromadzeniu sprawę z naszej kilkumiesięcznej działalności.

Zarząd Gł. opracował sprawozdanie uzupełniające Ligi za 1925 r., przygotował projekt programu prac na najbliższe trzy lata i budżetu Zarządu Gł. na 1927 rok, przedstawia Panom projekt nowego statutu Ligi, zreorganizował biuro swe i wreszcie wykonywał normalne swoje czynności, t. j. załatwiał bieżące sprawy.

W tem miejscu nie będziemy szczegółowo rozpatrywać prac Zarządu Gł., które są przedmiotem dalszych punktów dzisiejszego porządku dziennego. Sprawozdanie z tych nadzwyczajnych prac zawarte jest po części w przesłanym Panom zeszycie, poczęści zaś przedstawione zostanie przy rozważaniu odnośnych punktów porządku dziennego.

Zatrzymamy się na reorganizacji biura Zarządu Gł., która wymagała zmian personalnych, ustalenia etatów i regulaminowego określenia kompetencji i obowiązków pracowników.

Obecna organizacja biura przewiduje dyrektora biura, będącego szefem biura, odpowiedzialnym za bieg spraw i wykonanie uchwał, załatwianych przez biuro, kierownika działu technicznego, do którego należą wszelkie sprawy techniczne i porady fachowe, kierownika rachuby, referenta propagandowego, lustratora, kasjera, buchaltera, sekretarki-dziennikarki w jednej osobie i 2-ch maszynistek biuralistek.

Na stanowisko dyrektora biura powołany został w drodze konkursu p. Władysław Baliński, b. dyrektor banku z ukończonemi studjami handlowemi i prawniczemi, na kierownika działu technicznego p. Jan Kawecki — inżynier lotnictwa,

*) Sprawozdanie uzupełniające Zarządu Gł. za rok 1925 zostało dołączone do poprzedniego numeru „Lotu Polskiego",

na kierownika rachuby p. Wacław Maciejewski — buchalter rzeczoznawca. Stanowisko referenta propagandowego wakuje.

Wydany został regulamin, określający organizację biura, podział prac i zawierający ogólne przepisy służbowe.

Oprócz wymienionych etatów Zarząd Główny, wydając „Lot Polski", redagowany przez p. Józefa Relidzyńskiego, utrzymał etat redaktora i zamiast etatu sekretarki i kasjerki „Lotu Polskiego", skasowanego w związku ze skasowaniem odrębnej rachunkowości i kasowości, stworzył etat administratora pisma. Wynagrodzenie redaktora i administratora „Lotu Polskiego" obciążają wydawnictwo.

Na biuro w jego nowym składzie spadła wielka praca. Było to ściśle związane z pracami Zarządu Gł., wymienionemi na wstępie. W dodatku prace te zbiegły się z okresem urlopów, dekompletujących personel, oraz III-cim „Tygodniem Lotniczym", przygotowania do którego odbywały się w tym czasie.

Jednym ze wskaźników wytężonej pracy służyć może ilość korespondencji. W czasie naszego urzędowania wysyłało biuro przeciętnie po 30 listów dziennie, przyczem okólniki komunikaty i listy, odbijane w kilkunastu egzemplarzach treści jednobrzmiącej, wychodziły za jednym wspólnym numerem i liczone są za jeden list.

Zarząd Gł., obciążony zleceniami Ogólnego Zgromadzenia, by podołać wszystkim zadaniom odbył w ciągu 20 tygodni 15 posiedzeń, a Prezydjum Zarządu Gł. — 17, a więc razem 32 posiedzenia, po za tem zbierały się Komisje Zarządu Gł., które rozpatrzyły i opracowały szereg spraw, przedstawionych, następnie z umotywowanemi wnioskami do decyzji Zarządu Głównego.

Do nadzwyczajnych prac zalicza Zarząd Gł. sporządzenie wzorów do sprawozdań rocznych, o których wspomina na wstępie uzupełniającego sprawozdania za 1925 r., oraz projekt ujednostajnienia kięgowości Ligi. Od nowego roku L. O. P. P. będzie mogła prowadzić rachubę tak, że układanie sprawozdań cyfrowych nie będzie nastręczać trudności. Sprawa ta nie została definitywnie załatwiona, gdyż Zarząd Gł. pragnął przed powzięciem ostatecznej decyzji zasięgnąć opinji rzeczoznawców.

Przechodzimy do sprawy najważniejszej, bo stanowiącej bodaj o bycie naszej instytucji.

Jest to sprawa zaufania społeczeństwa do Ligi.

Zarząd Główny może z radością stwierdzić, że Liga odzyskała znaczną część utraconego zaufania i że zaufanie to wciąż wzrasta. Pan Prezydent Rzeczypospolitej objął protektorat nad L. O. P. P., interesuje się sprawami Ligi, przyjął na paru audjencjach przedstawicieli Zarządu Gł., którym wyraził zaufanie do naszej instytucji. Zarząd Gł. zawiadamia Wysokiego Protektora Ligi o ważniejszych zdarzeniach w Lidze, przesłał Panu Prezydentowi odznakę członkowską oraz pierwsze egzemplarze swych wydawnictw.

Zarząd Główny pracuje w porozumieniu z instytucjami rządowemi, które doceniając doniosłe znaczenie prac Ligi, nie tylko nie uchylają się od współpracy z nią, lecz przeciwnie, okazują jej jaknajdalej idącą pomoc i poparcie.

Zarząd Główny w początku października urządził wspólnie z Komitetem Stołecznym konferencję prasową, na którą przybyli przedstawiciele prasy wszystkich kierunków politycznych. Zarząd, przedstawiwszy zebranym stan Ligi, oraz jej zamierzenia apelował o współdziałanie z Ligą i poparcie jej dążeń. Zarząd Gł. nie zawiódł się na prasie, która jest bardzo życzliwie usposobiona dla L. O. P. P. i chętnie zamieszcza wszelkie jej odezwy, oraz wzmianki o niej, o czem Panowie nie raz mieli sposobność przekonać się.

Zarząd Gł. skierował na drogę sądową wszystkie sprawy nadużyć, dokonanych na szkodę Ligi, wychodząc z założenia, że wszelkie nadużycia winny być karane, a tembardziej takie, których objektem jest mienie społeczne.

Do podniesienia zaufania społeczeństwa przyczyni się niezawodnie planowość prac Ligi oraz energiczna i sprężysta działalność. Na przeszkodzie temu stały, wypływające z wad organizacyjnych, nieskoordynowane stosunki wewnętrzne, brak wzajemnego zrozumienia i stąd rozbieżność w postępowaniu. Wszystkie te niedomagania zostaną z pewnością usunięte z chwilą wejścia w życie nowego statutu L. O. P. P., który ustali wewnętrzne stosunki i pozwoli każdej z placówek Ligi realizować swój program, rozwijać organizację na swym terenie i w ten sposób wziąć wydatny udział w doniosłej działalności, jaką ma przed sobą Liga.

Wykonywując zwykłe obowiązki, Zarząd Gł. był skrępowany szczupłymi funduszami, które zostały całkowicie wyczerpane wydatkami, związanymi z urządzeniem III-go „Tygodnia Lotniczego". Wydatki te wyniosły przeszło 60.000 zł. i większość Komitetów nie tylko nie przekazała Zarządowi Gł. dochodu z „Tygodnia Lotniczego", lecz nawet nie zwróciła wydatków, poczynionych przez Zarząd Gł., jako dostawcę Komitetów.

Zarząd Gł udzielił subwencji inż. Henrykowi Brzeskiemu na wykonanie motorów jego wynalazku. Sprawa ta została zapoczątkowana przez poprzedni Zarząd i musiała być przez nas kontynuowana.

Uchwały dawne i późniejsze przewidują razem na ten cel złotych 82.000. Uskutecznione wypłaty wynoszą Zł. 64.454,95 gr.; w tem od 3-go lipca wypłacono na podstawie umowy dawniejszej zł. 5.000.—, a na podstawie umowy, zawartej przez obecny Zarząd zł. 14.454,95. Wynalazek wzbudza wielkie zainteresowanie wśród specjalistów i w razie dodatniego wyniku prac inż. Brzeskiego, może mieć doniosłe znaczenie dla lotnictwa. Wynalazek został opatentowany w Polsce i w kilku krajach zagranicznych. L. O. P. P. w umowie zawartej w sierpniu z inż. Brzeskim, ma zastrzeżony zwrot subsydjum, gdyby wynik był pomyślny.

Subwencję w wysokości 1.000 zł. daliśmy na wykonanie awiografu wynalazku inż. Rumbowicza. Zł. 4.000 wypłacono na wydawnictwo prac meteorologicznych prof. Dobrowolskiego.

Do czasu wyjednania dla Instytutu Aerodynamicznego budżetu państwowego, przyznano Instytutowi na uruchomienie jego prac budżet miesięczny zł. 5.900, z sumy tej Zarz. Gł. pokrywa 1.744.42 — resztę zaś Komitety.

W dalszym ciągu udzieliliśmy stypendjów 5 inżynierom, odbywającym praktykę we Francji i poczyniliśmy starania o umożliwienie odbywania takiej samej praktyki w innych krajach. Finansowaliśmy szkołę mechaników lotniczych w Bydgoszczy.

Zarząd Główny wypłacił na roboty na Okęciu Zł. 20.000, co miało duże znaczenie, bo umożliwiło w bieżącym roku rozpoczęcie budowy lotniska.

Odremontowany został hangar nasz, dobudowano doń pomieszczenia na skład i warsztat, oraz urządzono dojazd ogólnym kosztem Zł. 15.800.

Podjęte zostało oznakowanie miejscowości w całej Polsce systemem, przyjętym w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji i z Dep. IV M. S. Wojsk. Zarząd Gł. nie otrzymał jeszcze wiadomości od Komitetów, co zrobiły w tej sprawie na swych terenach.

Uchwalono wspólnie z Dep. IV M. S. Wojsk. program szkolenia mechaników lotniczych, poczyniono starania o uzyskanie dla absolwentów szkół mechaników lotniczych stopnia podoficera.

Przygotowano nowy projekt umowy ze spółką „Samolot" na szkolenie cywilnych pilotów, zabezpieczającej dotrzymanie zobowiązań fabryki „Samolot".

Podjęto starania o uruchomienie „Aeroklubu".

Zarząd Główny wydał nabyty dawniej utwór ś. p. Słońskiego „Na gwiezdnym szlaku", ilustrowany przez Kamilla Mackiewicza, jako ozdobną książkę gwiazdkową, broszurę Kpt. B. Orlińskiego „Moje wrażenia z lotu do Tokjo", popularną broszurę pióra Gwiżdża, oraz broszurę, zawierającą dwa wzorowe odczyty. Te dwie ostatnie książki przeznaczył Zarząd Gł. do bezpłatnego rozdawania, uważając, że tylko w ten sposób dotrą one wszędzie i spełnią rolę propagandową.

Pewną zmianę wprowadził również Zarząd Gł. w propagandzie świetlnej, mianowicie, wobec ubiegania się przez Komitety jednocześnie o te same filmy, zwłaszcza w okresie „Tygodnia Lotniczego", zaproponował Komitetom zamówienie kopji filmów na własność Komitetów. W ten sposób, dający się doskonale zastosować do krótszych filmów, Komitety otrzymały stosunkowo niedrogi materjał. Wszystkie zostały obsłużone i mogą u siebie do kompletnego zużycia wyświetlać filmy, co powinno nie tylko pokryć koszty, ale także dać dochód.

Co do rozporządzalnych funduszów Zarządu Gł. (w kasie i w bankach), to w dniu 25 listopada wynosiły one Zł. 67.066.—. Z weksli, złożonych w swoim czasie przez Bank dla Handlu i Przemysłu w Warszawie — nie wpłynęło dotychczas jeszcze Zł. 52.870.72, przyczem Zarząd Główny przypomina zebranym, że bank złożył ponad swoje zadłużenie weksle, które wytworzyły w księgach Zarządu Głównego pozostałość Zł. 10.440.78, jako rezerwę.

Wydatki, poczynione przez Zarząd Główny od 1 stycznia r. b. w zestawieniu z preliminarzem, zatwierdzonym na rok bieżący przez poprzednie Ogólne Zgromadzenie, przedstawiają się jak następuje.

	Preliminowano	Wydano
Instytut Aerodynamiczny	200.000.—	50.460.—
Stypendja dla inżynierów	40.000.—	11.963.—
Wydawnict. naukowe, konk. i nagrody	30.000.—	36.932.—
Popieranie twórczości techn. w dziedzinie lotnictwa	100.000.—	73.604.—
Szkoły	460.000.—	296.613.—
Propaganda	185.000.—	122.617.—
Organizacja lotnisk	350.000.—	20.000.—
Zapoczątkowanie laborat siln.	50.000.—	—
Administracja	85.000.—	64.000.—
OGÓŁEM	1.500.000.—	676.189.—

Wyjaśniamy, że wydatki administracyjne figurują po-ł części na rachunku propagandy w wysokości około 10.000 z

Sprawozdania z III-go „Tygodnia Lotniczego" Zarząd nie składa, ponieważ Komitety nie nadesłały jeszcze swych sprawozdań. Dotychczas od 8-iu Komitetów otrzymał Zarząd Gł. około 60.000 zł. na poczet dochodu z „Tygodnia Lotniczego".

Na tem sprawozdanie kończymy.

Z kolei p. Godlewski odczytał sprawozdanie Gł. Komisji Rewizyjnej.

Dodatkowy protokół Gł. Komisji Rewizyjnej L. O. P. P. za 1925 r. Główna Komisja Rewizyjna L. O. P. P. w osobach Konrada Czerwińskiego, Bronisława Gepnera, Franciszka Godlewskiego, Józefa Przybyszewskiego i Ignacego Radziszewskiego, działając na zasadzie §§ 24 i 25 dotychczasowego statutu Ligi, dokonała w październiku i listopadzie 1926 roku w związku z uwagami swemi zawartemi w protokóle przedstawionym na Ogólnem Zgromadzeniu Ligi w dn. 3 i 4 lipca 1926 r. szeregu posiedzeń mających na celu sprawdzenie zestawień rachunkowych Komitetów Wojewódzkich za 1925 rok, przyczem konstatuje co następuje:

1) że niektóre Komitety Wojewódzkie nie dostarczyły wcale finansowych sprawozdań ze swej działalności w 1925 roku (Brześć n/Bugiem, Łuck);

2) niektóre Komitety Wojewódzkie nadesłały sprawozdanie finansowe za niecały rok, a mianowicie Nowogródek — za czas od 1 września do końca 1925 r.;

3) że inne Komitety Wojewódzkie nadesłały sprawozdanie finansowe, nie trzymając się zasady sporządzania sprawozdań za rok kalendarzowy, a mianowicie: Tarnopol za czas od 29 października 1924 r. do 10 kwietnia 1926 r., oraz Toruń — za czas od 29 marca 1925 r. do 15 maja 1926 r.;

4) że przedstawione przez Zarząd Główny ogólne zestawienie operacji finansowych Komitetów Wojewódzkich za 1925 rok jest sporządzone na podstawie otrzymanych przez Zarząd Główny sprawozdań za rok 1925-y;

5) że niektóre sprawozdania Komitetów Wojewódzkich nie są opatrzone, jak należy, właściwemi podpisami członków Zarządu oraz Komisji Rewizyjnej.

Reasumując przytoczone wyżej uwagi i spostrzeżenia swe, Komisja Rewizyjna wnosi:

1) aby stosunek Zarządu Głównego do Komitetów Wojewódzkich uległ w najbliższej przyszłości skoordynowaniu;

2) aby Zarząd Główny rozesłał do Komitetów Wojewódzkich instrukcje i wzory, według których winny być dostarczane roczne sprawozdania finansowe Komitetów Wojewódzkich, z oznaczeniem terminu ich nadsyłania; oraz wnosi:

3) aby Ogólne Zgromadzenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa przedłożone sprawozdanie finansowe z działalności Komitetów Wojewódzkich za 1925 rok, aczkolwiek niekompletne przyjęło do wiadomości zatwierdzającej.

Dodatkowo stwierdza p. Godlewski co następuje:

„Poza tem z upoważnienia Gł. Komisji Rewizyjnej mam zaszczyt oświadczyć Szanownemu Walnemu Zgromadzeniu, że, prowadząc dodatkowe swoje prace za rok 1925, Komisja Rewizyjna przejrzała również i tę rachunkowość, biurowość i nowo zaprowadzone księgi, które zostały założone po Walnem Zgromadzeniu, znaczy się 4 lipca r. b., i konstatuje, że obecnie cała buchalterja, cała praca biurowa jest postawiona na właściwe tory. Oczywiście, że po skoordynowaniu tej pracy czysto biurowej, finansowej z Komitetami Woj., Komitetami Pow. i Kołami miejscowemi osiągnie się rezultat pożądany i to, co było podniesione w sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej, odczytanem w dn. 3 i 4 lipca r b.".

Dyskusja nad sprawozdaniem Zarządu. Pierwszy zabiera głos p. Wiktor, który stwierdza, że nad sprawozdaniem niema co się rozwodzić. Mówca z przyjemnością zaznacza, że stosunki w Lidze nastały zupełnie normalne, sprawozdanie zaś Komisji Rewizyjnej potwierdza, że to, o co chodziło delegatom na poprzedniem walnem Zgromadzeniu, zostało w czyn wprowadzone. Jest to ogromna zasługa obecnego Zarządu Gł. Mówca proponuje, aby przyjąć z uznaniem do wiadomości sprawozdanie Zarządu Gł. oraz Komisji Rew. i udzielić Zarządowi absolutorjum za cały czas urzędowania.

Co do rezygnacji członków Zarzadu Gł., mówca stawia wniosek, aby Walne Zgromadzenie jednomyślnie nie przyjęło tej rezygnacji do wiadomości i uprosiło Zarząd, aby objął w komplecie w dalszym ciagu urzędowanie.

P. przewodniczący podkreśla, że identyczny wniosek został zgłoszony przez przedstawiciela delegacji łódzkiej, p. Pawłowskiego.

Absolutorjum. W głosowaniu został jednomyślnie przyjęty wniosek Komisji Rewizyjnej o udzielenie absolutorjum i przyjęcie do wiadomości sprawozdania Zarządu Gł.

Również jednogłośnie został przyjęty wniosek p. Wiktora, aby przyjąć do wiadomości sprawozdanie Zarządu z uznaniem.

Wreszcie jednogłośnie przyjęto wniosek pp.: Pawłowskiego i Wiktora o nieprzyjęcie do wiadomości rezygnacji Zarządu Gł.

Dyskusja nad statutem. Przystąpiono do dyskusji nad statutem, która wypełniła lwią część posiedzenia.

Zmiany wprowadzone przez Komisję statutową referował autor projektu p. sędzia Falkiewicz, w dyskusji zabierał głos długi szereg pp. delegatów.

Ostatecznie przyjęto nowy statut z szeregiem poprawek, uwidocznionych w stenogramie Zgromadzenia, a następnie w głosowaniu nad całością przyjęto jednogłośnie cały statut.

W związku ze statutem uchwalono:

1) Ogólne Zgrom. zwraca się do Zarządu Gł., aby opracował przepisy regulaminowe do §§ 10 i 16 art. 23 statutu i wszystkie Komitety Woj. o tem zawiadomił;

2) Ogólne Zgrom. poleca Zarządowi Gł. przedstawienie Radzie Głównej do zatwierdzenia regulaminu, w którym zostałby wskazany odpowiedni organ, przez który odnośna władza nadrzedna ma prawo wykonywania swoich czynności w stosunku do władzy podrzędnej w zastosowaniu do par. 10 art. 23 statutu.

Na wniosek p. Ossowskiego Zgromadzenie wśród oklasków wyraziło serdeczne podziękowanie p. sędziemu Falkiewiczowi za ogrom pracy włożonej w opracowanie statutu.

Dyskusja nad programem i budżetem. Rezultat prac Komisji programowo-budżetowej referował p. Kryński.

Po przedyskutowaniu programu, uchwalono następujący wniosek Komisji:

„Komisja Programowo-Budżetowa z radością wita opracowanie przez Zarząd Gł. programu lotniskowego, w pierwszym rzędzie niezbędnego dla potrzeb obrony powietrznej Państwa, zaznaczając, że uważa w 80% ten program za wykonalny; pewne dezyderaty niektórych Komitetów zostaną po sprecyzowaniu przedłożone Zarządowi Gł.. do uwzględnienia, pozycje uwidocznione w projekcie przedłożonym przez Zarząd Gł. jako pokrywane przez Zarząd Gł. zostaną do uznania Zarzadu Gł. w ramach budżetu i w kolejności pilności potrzeb".

Również, w myśl wniosku Komisji, program prac na rok 1927 przyjęto en bloc, z tą tylko poprawką, że dotycząca Torunia suma zł. 120,000 zostanie zużyta na budowę nie koszar, lecz na oświetlenie i sygnalizację nocną dla lotniska w Toruniu.

Dalej przyjęto wniosek dotyczący programu dla Komitetu Woj. w Kielcach i w Sosnowcu, ażeby program działalności na rok 1927 ujmował nietylko Woj. Komitet w Kielcach, w którego skład wchodził Komitet Sosnowiecki, lecz obydwa te Komitety, każdy oddzielnie, z tem, że Zarząd Gł. uzgodni program tych dwóch zainteresowanych Komitetów, stosownie do ich siły płatniczej.

Po przedyskutowaniu budżetu Zarządu Gł., budżet ten przyjęto w brzmieniu następującem:

Budżet wydatków Zarządu Głównego L. O. P. P. na 1927 r.

1.	Lotniska	565.000
2.	Szkoła Pilotów w Poznaniu (35 uczniów po 10.000 zł.)	350.000
3.	Szkoła Mechaników w Bydgoszczy	120.000
4.	Szkoła Mechaników (Lwów—Warszawa do uznania Zarz. Gł.)	120.000
5.	Stypendja zagraniczne dla osób z ukończonemi wyższemi studjami technicznemi w kraju	40.000
6.	Urządzenie warsztatu obróbki drzewnej dla szkoły lotniczo-samochodowej Min. W. R. i O. P.	25.000
7.	Wydawnictwa nauk. i podręczniki	50.000
8.	Konkursy i raidy	60.000
9.	Instytut Aerodynamiczny i popieranie twórczości lotniczej	250.000
10.	Składnica modelarska	10.000
11.	Eskadra lotnicza	60.000
12.	Propaganda	125.000
13.	Administracja	83.500
14.	Nieprzewidziane	41.500
	Ogółem	1.900.000

Przyjęto wnioski Komisji w sprawie szkolnictwa:

1) „Komisja Programowo-Budżetowa po dokładnem zbadaniu i przedyskutowaniu pragramu szkolnictwa, przedstawionego przez Zarząd Gł., przyszła do przekonania, że projekt Zarządu Gł. zawiera realne i racjonalne sposoby rozwiązania szkolenia personelu lotniczego i że wykonanie projektu powinno dać jak najlepsze wyniki".

2) „Komisja przyjęła, jako dezyderaty: a) o ile możności równomierne obsyłanie szkół przez Komitety Woj., b) opracowanie przez Zarząd Gł. i przesłanie Komitetom Woj. szczegółowych instrukcyj, dotyczących przyjmowania uczniów do szkół lotniczych, c) opracowanie przez Zarząd Gł. projektu treningu pilotów rezerwy.

Uchwalono ogłosić w „Locie Polskim" referat Zarządu Gł. na Ogólne Zgrom. w sprawie szkolnictwa lotniczego.

Przyjęto dezyderat, żeby z pośród sposobów propagandy Zarząd Gł. zwracał większą uwagę na propagandę żywym słowem, filmową i lotniczą w przeciwstawieniu do słowa drukowanego, jako mniej skutecznego.

Referat Zarządu Gł. w sprawie szkolnictwa. Pozycja proponowanego przez Zarząd Gł. budżetu 2, 3 i 4 obejmuje szkoły. Jest to bezsprzecznie jedno z najważniejszych zadań L. O. P. P., dlatego też powzięcie ostatecznych decyzji w tej sprawie Zarząd Gł. pozostawia Walnemu Zgromadzeniu. Chcąc jednak powzięcie decyzji ułatwić, Zarząd Gł. uważa za właściwe zakomunikować Szan. Panom swoje zdanie w tej sprawie. Zdanie to zostało sprecyzowane po odbyciu szeregu konferencji i porozumieniu się z Min. Ośw. i Dep. IV Ż. P. oraz zbadaniu warunków miejscowych, w tych punktach, gdzie szkoły już istnieją, lub powstać mają.

Dotychczas szkolnictwo Ligi miało charakter poniekąd chaotyczny, szkoły bądź też kursa powstawały samorzutnie, co musiało stworzyć: różnorodność programów szkolenia, warunków przyjęcia i nieuzasadnione obietnice względem absolwentów.

Rezultatem takiego systemu musi być: niejednolite, a może nawet i niedostateczne wyszkolenie fachowe oraz rozgoryczenie absolwentów wobec niedotrzymania robionych im obietnic.

Zarząd Gł. zdając sobie sprawę, że dotychczasowe szkolnictwo Ligi nie jest uregulowane i zawiera szereg błędów, opracował program, który w razie przyjęcia go przez Szanownych Panów raz na zawsze sprawę szkolnictwa zasadniczo uporządkuje.

Szkolnictwo Ligi ma dwa zadania:

1) uzupełnić istniejący brak fachowców lotnictwa wojsk., przemysłu i lotnictwa cywilnego;

2) stworzyć fachowo wyszkoloną rezerwę dla kadr i przemysłu, która będzie wykorzystaną w razie wojny.

Pierwsze zadanie da się wyrazić cyfrą: podliczamy według etatów lotnictwa wojskowego przewidzianą ilość fachowców. Sumujemy, ilu wyszkolą szkoły wojskowe i ilu już posiadamy fachowców. Różnica tych dwóch cyfr da nam cyfrę fachowców, którą potrzebować będzie armja, doliczywszy do tej sumy jeszcze pewien procent na przemysł i lotnictwo cywilne, otrzymamy cyfrę fachowców, naturalnie niezupełnie ścisłą, którą Liga powinna wyszkolić, chcąc uzupełnić istniejące braki. Mając cyfrę niezbędnych nam fachowców, możemy ilość szkół ściśle określić. Pamiętajmy, że fachowcy ci będą wykorzystani natychmiast po ukończeniu szkoły, a więc należy program ułożyć w sposób zapewniający otrzymanie absolwenta - fachowca w pełni znaczenia tego słowa.

Lotnictwo rozrasta się z każdą chwilą, a więc rok rocznie pewien brak fachowców istnieć będzie, aby temu zapobiedz szkoły muszą mieć charakter stały.

Drugie zadanie: przygotowanie rezerw. nie da się ująć cyfrowo, nie sposób bowiem przewidzieć: kiedy wojna wybuchnie, jakie roczniki zostaną powołane, a co najważniejsze, jaki będzie rozrost lotnictwa, a w związku z tem, jakie będzie jego zapotrzebowanie. Z przytoczonych motywów staje się jasnem, że im większą ilość rezerw fachowo wyszkolimy, tem spokojniej w przyszłość spoglądać możemy. W związku z tem ścisłej ilości szkół, tego rodzaju, określić nie można, szkolić zaś należy w miarę posiadanych funduszy. Program tego typu szkół musi być przystępniejszy.

Stosownie do zadań szkolnictwa Ligi, Zarząd Gł. uważa za konieczne podzielić szkoły na dwie zasadnicze grupy:

Do pierwszej grupy weszłyby szkoły o charakterze stałym, t. j. szkoły prowadzone z roku na rok przez Zarząd Gł., celem których będzie uzupełnienie istniejące braku fachowców (mechaników i pilotów).

Ilość szkół stałych byłaby ściśle określoną.

Do drugiej grupy weszłyby szkoły o charakterze przejściowym, t. j. szkoły lub kursa, które prowadzone byłyby w miarę posiadanych funduszów przez poszczególne Komitety L. O. P. P., a celem których byłoby wyszkolenie rezerwowych pilotów i mechaników. Ilość szkół tego typu nie byłaby ściśle określona.

Obawiając się powstania szkół rezerw, które nie będą miały odpowiednich warunków rozwoju z braku odpowiednich wykładowców, instruktorów, warsztatów i t. d. Zarząd Gł. uważa, iż szkoły powstawać mogą jedynie za wiadomością i zgodą Zarządu Gł., którego obowiązkiem będzie stwierdzić, czy dana szkoła będzie mogła zadanie swe spełnić należycie.

Dla obydwóch typów szkół Zarząd Gł. opracował program, uzgodniony z Min. Ośw. i Dep. IV Ż. P. Program ten zostanie przez M-stwo Oświaty zatwierdzony oficjalnie, a więc obowiązywać będzie wszystkie szkoły istniejące, czy też nowopowstające.

W ten sposób uzyska się jednolitość wyszkolenia.

Ustaliwszy typy szkół oraz ich program, Zarząd Gł. wyjaśni Szan. Panom kogo zależnie od rodzaju szkoły, jego zdaniem, na kurs przyjmować należy.

Kwestię tę rozpatrzymy według przyjętego podziału szkół:

Szkoły stałe — dla uzupełnienia istniejącego braku fachowców (pilotów i mechaników). Większość absolwentów tego typu szkół znajdzi pracę w wojsku, a więc należy dać armji absolwentów w wieku zapewniającym dłuższy okres pracy w jej szeregach, oraz nadających się do wykorzystania natychmiast, a więc wyszkolonych wojskowo. Dlatego też Zarząd Gł. uważa za konieczne szkoły tego typu traktować jako szkoły przysposobienia wojskowego, dzięki czemu słuchacz otrzyma poza wyszkoleniem fachowem, wyszkolenie wojskowe. Kandydaci mogą być przyjmowani w wieku przedpoborowym, ewent. poborowym, gdyż szkoły te dawałyby prawo otrzymania odroczenia służby wojskowej.

Chcąc sobie konieczną ilość kandydatów zapewnić, należy dla szkół tych uzyskać pewne prerogatywy, w postaci:

1) zapewnienia przyjęcia do wojska;

2) możności uzyskania: na podstawie świadectwa ukończenia szkoły, stopnia podoficerskiego;

3) tytułu pilota, czy też majstra — a co za tem idzie — uzyskania wynagrodzenia pieniężnego.

Szkoły niestałe — wyszkolenia rezerw. Wobec tego, iż szkoły tego typu szkolić będą młodych ludzi, którzy ewent. wykorzystani będą w razie powołania na służbę wojskowa, czy też wybuchu wojny, należy więc przyjmować kandydatów w wieku powołania, t. j. od 18 do 27 lat.

Szkoły tego typu, szkoliłyby tylko fachowo i według programu skróconego, a więc żadnych prerogatyw, czy też tytułów wojskowych dawać nie mogą, jedynie należy zapewnić absolwentom odbywanie służby wojskowej w formacjach lotniczych.

Tyle co do wieku — dalsze zaś warunki, stawiane kandydatom, zawierałyby dla:

I-szej grupy szkół stałych:

Conajmniej szkołę powszechną, oraz praktykę zawodową, albo ukończenie szkoły rzemieślniczej, czy też szkołę mistrzów przemysłu i egzamin sprawdzający.

Zobowiązanie do odsłużenia w wojsku pewnej ilości miesięcy za ukończenie szkoły bezpłatnie.

Obywatelstwo polskie.

Orzeczenie lekarskie (wojskowe): zdolny do służby w powietrzu, lub zdolny do służby bez zastrzeżeń, zależnie, czy to szkoła pilotów, czy szkoła mechaników.

II-ej grupy szkół niestałych — rezerw:

Conajmniej 7 klas szkoły powszechnej;

Obywatelstwo polskie;

Orzeczenie lekarskie (jak dla grupy I-szej).

W ten wyłuszczony Szan. Panom sposób proponuje Zarząd Gł. sprawę szkolnictwa Ligi uporządkować, oczywiście, projekt ten dostosowany jest do warunków chwili obecnej i w przyszłości stosownie do okoliczności, może ulec zmianie.

W każdym razie śmiało przypuszczać można, iż przedłożony przez nas projekt reguluje sprawę szkolnictwa na dłuższy okres czasu i zarazem wyklucza powtórzenie się chaosu w tej dziedzinie.

Ustaliwszy zasady szkolnictwa, Zarząd Gł. zastanawiał się nad następującemi zagadnieniami: gdzie szkoły zakładać i jaka ich ilość jest potrzebną?

Podkreślić trzeba, iż Zarząd Gł. przy powzięciu decyzji miał na względzie osiągnięcie jaknajlepszych rezultatów szkolnictwa, przy jednoczesnem jaknajoszczędniejszym zaangażowaniu kapitału. Czyli, mówiąc krótko, Zarząd Gł. miał na względzie dobro Państwa i dobro Ligi.

Przystąpmy jednak do zagadnienia, gdzie szkoły zakładać?

Zarząd Gł. uważa, iż jako zasadę należy przyjąć dążenie do tworzenia szkół w takich punktach kraju, gdzie będą mogły pracować w razie wojny bez przerwy i narażenia się na ewentualne straty z powodu ewakuacji, a więc bliżej centrum kraju.

Opierając się na tej zasadzie, Zarząd Gł. uważa, iż Liga stopniowo powinna dążyć do stworzenia stałej szkoły w Warszawie, opartej o już istniejącą szkołę techników lotniczych, prowadzoną przez Min. Ośw. Uruchomienie tej szkoły wymaga stosunkowo niewielkiego kapitału, gdyż koniecznym byłoby tylko postawienie odpowiednich budynków. Warsztaty zaś wraz z całkowitem urządzeniem daje Min. Osw. Szkoła ta miałaby rutynowanych wykładowców i instruktorów oraz lotnisko, gdzie mogłaby przeprowadzać praktyczne zajęcia z płatowcami.

Szkoła ta daje maksimum pewności, tak pod względem rezultatu wyszkolenia, jak i zapewnionej spokojnej pracy w razie wojny. Wobec jednak niemożliwości uruchomienia tej szkoły w najbliższym czasie, rozpatrzymy, gdzie szkoły prowadzić w chwili obecnej.

Zanim rozstrzygniemy to pytanie, należy się jeszcze zastanowić, jaką ilość szkół stałych i niestałych prowadzić należy?

Zagadnienie niniejsze bardzo łatwo rozstrzygnąć. Szkoły stałe mają uzupełniać istniejące braki, znanym nam już systemem możemy w przybliżeniu ten brak obliczyć. Otóż Zarząd Gł. porozumiawszy się z Dep. IV Ż. P. ustalił, iż koniecznem jest w chwili obecnej wyszkolenie 100 — 120 mechaników i 40 — 60 pilotów rocznie.

Mając cyfrę, łatwo zdecydować, jaką ilość szkół stałych prowadzić należy.

Szkoły niestałe szkolić mają rezerwy. Jak już wykazaliśmy obliczyć, ilu fachowców wyszkolić należy, nie sposób, w związku z tem ilości szkół definitywną cyfrą określić nie można. Im większą ilość rezerwy wyszkolimy, tem lepiej, jednak Zarząd Gł. jeszcze raz podkreśla, iż szkoły te powstawać powinny w miarę posiadanych funduszy i tylko tam, gdzie warunki miejscowe (odpowiedni wykładowcy, instruktorzy, warsztaty, szkoły przemysłowe, lotnisko) dawać będą rękojmię, iż kurs prowadzony będzie należycie.

Z posiadanych przez nas cyfr wynika, iż koniecznem jest w chwili obecnej prowadzenie jednej lub dwóch szkół stałych mechaników i jednej pilotów. Jak już wspomnieliśmy, Zarząd Gł. postawił sobie za wytyczną: osiągnięcie jaknajlepszego wyszkolenia, wydatkując możliwie najmniejszą kwotę. Z tych więc powodów Zarząd Gł. uważa, iż w chwili obecnej należy prowadzić szkoły mechaników w Bydgoszczy i Lwowie.

Szkoła w Bydgoszczy oparta jest o szkołę przemysłową Min. Ośw., a co najważniejsze korzysta z warsztatów, instruktorów i częściowo wykładowców Wojsk. Centr. Szk. Mech. Szkoła ta ma więc wszelkie dane ku temu, aby pracować z jaknajlepszym rezultatem. Koszta zaś jej utrzymania ograniczają się do wydatków bieżących bez potrzeby wydatkowania na jakiekolwiek inwestycje.

Niestety, szkoła ta z powodu braku pomieszczenia szkolić może tylko 70 słuchaczy. Chcąc więc szkołę tę rozwinąć, należałoby poczynić inwestycje, które muszą pociągnąć za sobą dość poważne wydatki. Zarząd Gł. stanął na stanowisku, iż należy wykorzystać to, co już posiadamy, a nie angażować się w nowe przedsięwzięcie.

Proszę Panów, mamy Lwów, który już poczynił przygotowania do uruchomienia szkoły mechaników i pewne sumy już na ten cel wydatkował. Szkoła lwowska ma wszelkie dane rozwoju, gdyż może się oprzeć o stacjonowane tam jednostki lotnicze i szkołę przemysłową, a więc mieć będzie odpowiednich wykładowców, instruktorów i będzie mogła korzystać z warsztatów wojskowych.

Przytoczone przed chwilą motywy, skłoniły Zarząd Gł. do powzięcia decyzji zaproponowania Panom zatwierdzenia w Bydgoszczy i Lwowie 2-ch stałych szkół mechaników.

W tem miejscu trzeba wyjaśnić, dlaczego Zarząd Gł. pominął Grudziądz. Projekt stworzenia szkoły w Grudziądzu już istniał, kiedy obecny Zarząd objął swe funkcje. Zarząd Gł. nie chciał powziąć ostatecznej decyzji, nie zbadawszy kwestji na miejscu. W tym celu delegował swego przedstawiciela, jak również zasięgnął opinji dyrektora szkoły budowy maszyn w Grudziądzu. Po zbadaniu kwestji na miejscu, stało się jasnem, iż rozwiązanie kwestji uruchomienia szkoły, napotyka na wiele trudności.

Powstały dwa projekty rozwiązania tego zadania, lecz tak jeden, jak i drugi, wymaga znacznych kosztów w postaci inwestycji. Pozatem, wobec odejścia jednostek lotniczych, powstają jeszcze trudności z uzyskaniem wykładowców i instruktorów.

Najważniejszym jednak motywem, który skłonił Zarząd Gł. do zajęcia nieprzychylnego stanowiska względem tego projektu—to zbyt mała odległość od granicy (13 klm.) Zarząd Gł. uważał za niezmiernie ryzykowne: stawiać budynki, instalować warsztaty, nie mając pewności, że w razie wojny zdołamy je wywieźć, a nawet gdybyśmy byli pewni, to pamiętajmy, iż szkoła straci podstawę do pracy i nie będzie mogła funkcjonować, właśnie w momencie, kiedy od niej wymagać się będzie zdwojonej pracy.

Z powyższych względów, Zarząd Gł. uważał za obowiązek wyrazić swój sprzeciw.

Rozpatrzywszy, gdzie prowadzić szkoły mechaników, Zarząd Gł. rozpatrzył następnie, gdzie w chwili obecnej prowadzić szkołę pilotów.

Zarząd Gł. uważa, iż należy prowadzić szkołę w dalszym ciągu w Poznaniu przy fabryce „Samolot".

„Samolot" z wyszkolenia uczni wywiązał się bardzo dobrze. Szkolono z niezmierną dokładnością (400 lotów na ucznia). Najlepszym tego dowodem, iż na 50 wyszkolonych uczni nie było ani jednego wypadku. Prawda, kurs trwał zbyt długo, lecz zwłoka ta nastąpiła nie z winy szkoły. Przyczyną było: niestawienie się uczni w określonym terminie, wypadki majowe, które spowodowały brak benzyny i smarów, oraz zatrzymanie lotów na płatowcach H. XIX, w celu zmiany okuć na bardziej wytrzymałą, z polecenia Dep. IV. Strat materjalnych z powodu przedłużenia się kursu Liga nie poniosła. „Samolot" posiada przygotowane płatowce i zapasowe motory, doskonałych instruktorów, a więc rezultat szkolenia musi być dobry.

Zarząd Gł.. Szkołę Pilotów uważa za konieczne zaliczyć do grupy szkół stałych — przysposobienia wojskowego.

Sprawa połączenia L. O. P. P. z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej. Przystąpiono do następnego punktu porządku dziennego, j. w.:

Z ramienia Zarządu Gł. sprawę tę referował p. dr. Martynowicz, zgłaszając następujący wniosek:

„Walne Zgromadzenie zechce powziąć uchwałę upoważniającą Zarząd Gł. L. O. P. P. do podjęcia rokowań z Zarządem Gł. Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej, celem zlania obu Towarzystw w jedną całość".

W dyskusji nad referatem p. Rudziński w imieniu Komitetu Stołecznego oświadcza, że na Walnem Zgromadzeniu tego Komitetu odbytem w r. b., zapadła uchwała, jako dy-

rektywa obowiązująca pp. delegatów, że Komitet Stołeczny jest przeciw połączeniu tych dwóch organizacyj.

P. wojewoda Sołtan oświadcza, że na ostatniem posiedzeniu Gł. Rady Nadzorczej zapadła uchwała, że Rada Główna wypowie się za połączeniem.

P. Przewodniczący komunikuje, że Pan Prezydent Rzeczypospolitej podczas audjencji przyjął z nadzwyczajnem zadowoleniem do wiadomości, że zjazd wyraził hołd Panu Prezydentowi, jako protektorowi Ligi, w rozmowie zaś z członkami Prezydjum Zjazdu Pan Prezydent okazał się gorącym zwolennikiem połączenia L. O. P. P. z Tow. Obrony Przeciwgazowej i oświadczył, że tak tylko ujmuje i rozumie działalność tych dwóch Towarzystw.

P. Godlewski zgłasza następujące wnioski:

1) „Walne Zgromadzenie L. O. P. P. uchwala w dniu dzisiejszym połączenie się Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej. Przeprowadzenie techniczne połączenia tych obydwóch instytucyj uchwala powierzyć Zarządowi Gł. Ligi".

2) „Podjąć teraz odczytanie treści art. 3 statutu, któryby miał połączyć właśnie te dwa stowarzyszenia".

W głosowaniu pierwszy z powyższych wniosków został przyjęty prawie jednomyślnie, z wyjątkiem dwóch delegatów Komitetu Stołecznego, a tem samem Nadzw. Ogólne Zgrom. L. O. P. P. uchwaliło połączenie się Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Tow. Obrony Przeciwgazowej.

P. Falkiewicz prosi o stwierdzenie, że głosował przeciw połączeniu, będąc, jako delegat Komitetu Stołecznego, związany uchwałą Walnego Zgrom. tego Komitetu.

Następnie przyjęto opracowaną przez p. Falkiewicza wraz z p. Martynowiczem zmianę art. 3 statutu w brzmieniu następującem:

§ 1 „L. O. P. P. ma na celu popieranie rozwoju polskiego lotnictwa we wszelkich jego dziedzinach, oraz wszechstronne badanie środków obrony chemicznej";

§ 2 punkt a „propagowanie wśród społeczeństwa idei lotnictwa, krzewienie zainteresowania się nauką o gazach i dążenie do zaspokojenia potrzeb obrony powietrznej i chemicznej"

punkt b: „popieranie polskiego piśmiennictwa naukowego oraz wynalazków z dziedziny lotnictwa i walki chemicznej";

punkty: c, d, e pozostają bez zmiany;

punkt f „buduje lotniska oraz wszelkie urządzenia lotniskowe, zakłada stacje i drużyny ratownicze, oraz urządza schroniska przed gazami".

Przyjęto dalej wniosek p. Skrzyńskiego o uproszenie Zarządu, aby w porozumieniu z Zarządem Tow. Obrony Przeciwgazowej opracował fuzję tych dwóch Towarzystw oraz wniosek p. Sołtana, żeby upoważnić Zarząd do wystylizowania oddzielnych nieprzeczytanych w tej chwili paragrafów nowoprzyjętego statutu, prócz tego paragrafów, które zostały przeczytane i przyjęte co do zlania L. O. P. P. z Tow. Obr. Przeciwgazowej.

Wybory do Gł. Rady Nadzorczej. Z kolei przystąpiono do wyborów uzupełniających do Gł. Rady Nadzorczej.

Wybrani zostali: na członka p. pułk. Sendorek; na zastępców pp.: inż. Berkiewicz z Warszawy, gen. Łuczyński z Kielc i inspektor Ossowski z Łucka.

Wnioski Komitetów Woj. Przystąpiono do rozpatrzenia wniosków, zgłoszonych w swoim czasie przez Komitety Woj. Referentem z ramienia Zarz. Gł. był p. Falkiewicz. Przyjęto

W n i o s e k W a r s z. K o m i t e t u W o j.: „Biorąc pod uwagę, że jednem z najpilniejszych zadań naszego Państwa jest zagwarantowanie bezpieczeństwa przed wrogiem zewnętrznym, że warunkiem takowego jest w pierwszym rzędzie silna flota powietrzna, że zdobywanie funduszów na jej budowę w drodze długotrwałej akcji społecznej rezultatów w krótkim czasie nie osiągnie, że jedyną właściwą drogą zdobycia materjalnych podstaw, prowadzących do zupełnego osiągnięcia celu, jest przymusowe opodatkowanie wszystkich bez wyjątku obywateli Państwa, — Ogólne Zgrom. Warsz. Komitetu Woj. L. O. P. P. na posiedzeniu w dn. 30 maja 1926 roku postanawia: zwrócić się do Zarządu Gł. L. O. P. P. w Warszawie z wnioskiem o poddanie pod rozwagę Og. Zgrom. L. O. P. P. kwestji konieczności jednorazowego opodatkowania przymusowego na cele Obrony Powietrznej Państwa wszystkich obywateli Rzeczypospolitej za użytkowanie przez okres tygodnia tytuniu, spirytusu i t. d., powzięcie w tej sprawie uchwał i zależnie od tego o wystąpienie z odpowiednim wnioskiem do właściwych władz państwowych".

Rozważono:

2) W n i o s e k K o m i t e t u Ś l ą s k i e g o w s p r a w i e u r u c h o m i e n i a l i n j i l o t n i c z e j.

Wniosek uzasadniał p. dr. Potyka, którego wywody uzupełnił p. Kamieński.

Po krótkiej dyskusji p. Potyka wyjaśnia:

„Co się tyczy, proszę Panów, subwencji, to powiedziałem wyraźnie, że oczywiście subwencję dać możemy tylko na podstawie zgody wzgl. uchwały Walnego Zgrom., wzgl. zgody Zarządu Gł. lub Rady Głównej. W każdym razie Kom. Woj. Śląski co do udzielenia subwencji bez zgody władz Ligi nie zaangażuje się. Jesteśmy zbyt ostrożni, ażeby się posunąć do takiego kroku, nie mając upoważnienia Ligi".

W związku z tem przyjęto następujący wniosek gen. Łuczyńskiego:

„Walne Zgromadzenie przyjmuje do wiadomości oświadczenie Kom. Woj. Śląskiego, z zastrzeżeniem, że żadne kapitały L. O. P. P. w żadnej formie w tem przedsiębiorstwie nie będą lokowane".

Wolne wnioski. Zgromadzenie przechodzi do ostatniego punktu porządku dziennego: wolne wnioski.

Gen. Łuczyński zapytuje: „Czy Zarząd skłonny jest rozpatrzyć treść pisma wystosowanego przez Komitet Woj. Kielecki w sprawie zatargu z Komitetem Okręg. Zagłębia i co w tej sprawie do tej pory Zarząd zrobił?

P. Przewodniczący w imieniu Zarządu Gł. oświadcza, że Zarząd skłonny jest to rozpatrzyć.

P. Falkiewicz stawia wniosek, aby w przyszłym roku „Tydzień Lotniczy" urządzić w czerwcu.

Przeciw temu wnioskowi wypowiadają się pp.: płk. Abżółtowski, gen. Łuczyński, dr. Potyka, mjr. Romeyko, opowiadając się za jesienią, jednakże nie październikiem, lecz początkiem września.

W głosowaniu utrzymał się termin jesienny.

Płk. Abżółtowski zgłasza wniosek, aby uchylić uchwaloną wczoraj dyrektywę, że subsydja Ligi mają być przeznaczane wyłącznie dla techników.

W głosowaniu wniosek ten upadł i utrzymano uchwałę z dyrektywą.

P. Godlewski w imieniu Komisji Rewizyjnej zwraca się z prośbą do pp. delegatów Komitetów Woj. o zaopiekowanie się specjalnie sprawozdaniami finansowemi, które mają być przedstawione za rok 1926 Zarządowi Gł. jak i Komisji Rewizyjnej. Zarząd Gł. opracował w tym celu ogólne schematy które zostaną przesłane Komitetom. Chodzi o to, ażeby Zarząd Gł. i Komisja Rewizyjna były w stanie dać Walnemu Zgromadzeniu za rok 1926 dokładny, wyczerpujący i zgodny z rzeczywistością stan finansów poszczególnych Komit. Woj. Ligi.

P. Przewodniczący zamyka Zjazd, stwierdzając, że dokonana została nadzwyczaj intensywna praca i że Liga zaczerpnie nowych sił na podstawie nowego statutu i dzięki połączeniu z Tow. Obrony Przeciwgazowej.

P. Sołtan wśród oklasków Zgromadzenia dziękuje p. Kamieńskiemu za przewodnictwo.

Koniec posiedzenia o godz. 3 min. 30 po poł.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Nowy wice-prezes Zarządu. Wobec rezygnacji z godności w.-prezesa p. mec. Biłyka, który mieszkając stale w Łodzi, nie mógł należycie brać udziału w pracach Zarządu, na jego miejsce został wybrany p. dr. Zenon Martynowicz.

Regulamin biura Zarządu. Został opracowany regulamin biura Z. G. Zawiera on ogólne przepisy służbowe i postanowienia, dotyczące organizacji biura, na którego czele stoi dyrektor biura.

Biuro składa się z następujących działów: 1) ogólnego z referatem propagandowym oraz imprez dochodowych, 2) technicznego, 3) rachuby, 4) administracji „Lotu Polskiego".

TYDZIEŃ LOTNICZY W KIELCACH.

Komitet 3-go Tygodnia Lotniczego w Kielcach nadesłał nam sprawozdanie kasowe z tego „Tygodnia", przyjęte na zebraniu likwidacyjnem Komitetu w dn. 22 listopada b. r.

Jak wynika z tego sprawozdania, dochody T. L. wyniosły 5,193.72 zł. i 1 fr. fr., rozchody — 2,693.68 zł.

Czysty zysk więc wynosi 2,500.04 zł. i 1 fr. fr.

Suma ta została przekazana Komitetowi Woj. w Kielcach, wraz z wszelkiemi dotyczącemi aktami.

Komitet za naszem pośrednictwem składa serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do 3-go Tygodnia Lotniczego w Kielcach.

„TYDZIEŃ LOTNICZY" NA TERENIE WOJ. WARSZAWSKIEGO.

Warsz. Komitet Woj. L. O. P. P., wzorem lat ubiegłych, zorganizował i przeprowadził przy pomocy Komitetów Pow. akcję III-go ‚Tygodnia Lotniczego" na terenie Woj. Warszawskiego.

Głównym kierownikiem akcji „Tygodnia Lotniczego" na terenie Woj. Warszawskiego był Wydział Wykonawczy Zarządu Komitetu w osobach pp.: prezesa Fr. Godlewskiego, I-go wice-prezesa J. Przybyszewskiego, II-go wice-prezesa płk. A. Buckiewicza, skarbnika W. Żbikowskiego i sekretarza J. Kowalczewskiego.

Działalność na terenach poszczególnych powiatów prowadziły Komitety Pow. (Miejskie) L. O. P. P.

Komitet Woj. miał do dyspozycji cztery własne samoloty: trzy typu „Hanriot" im. „Sołtan", im. „Tomanowski", im. „Kujawiak" i jeden typu „Aviata" im. „Płock". Piloci odbywający loty na tych samolotach mieli za zadanie lądować w każdem mieście powiatowem Województwa i dokonywać loty propagandowe nad terenami powiatów. Na przeszkodzie stanęły bardzo złe warunki atmosferyczne.

Pomimo trudnych warunków, w jakich odbywała się propaganda lotnicza, dokonano na samolotach Komitetu 37 przelotów nad poszczególnemi miejscowościami, lądowano w 18 miastach na terenie Województwa, uskuteczniając 116 lotów pasażerskich bez najmniejszego wypadku.

Oprócz propagandy lotniczej Komitet zastosował również propagandę słowną i świetlną. W tym celu delegowani byli przez Komitet Wojewódzki specjalni prelegenci, którzy w 37 miejscowościach wygłosili 54 odczyty. Wszystkie odczyty były ilustrowane przezroczami, bądź filmami lotniczemi. Filmy odzwierciadlające fragmenty z dziedziny lotnictwa, lub działalności Komitetu, wyświetlane były, poza odczytami, w 16 miejscowościach.

Wygłoszone odczyty w większości wypadków były bezpłatne i cieszyły się dużem powodzeniem. Przeciętna liczba łuchaczów wynosiła 150 — 200 osób. W wyniku odczytów zorganizowano wiele Kół Miejscowych L. O. P. P. Jako rezultat pracy prelegentów oraz zainteresowania się społeczeństwa działalnością Ligi, może służyć przykładem Komitet Pułtuski, na którego terenie w czasie „Tygodnia Lotniczego" zorganizowano 8 nowych Kół Miejscowych Ligi.

Dużą pomoc Komitetowi Woj. przy przeprowadzeniu akcji „Tygodnia Lotniczego" okazały władze wojskowe i administracyjne, a przedewszystkiem Komitet Woj. ma dużo do zawdzięczenia za okazaną pomoc pp.: wojewodzie warszawskiemu Sołtanowi, dowódcy 1-go p. lotn. płk. Sendorkowi, inż. Mickiewiczowi.

Jako piloci latali na samolotach Komitetu pp.: Walczak, Korczak i Kazimierczuk, wszyscy z 1-go pułku lotn.

Prelegentami byli pp.: Kawecki, Niwiński, Żegocki.

Jaki jest rezultat dokonanych prac na razie określić ściśle nie można ze względu na to, że akcja „Tygodnia Lotniczego" zakończyła się na terenie Woj. Warszawskiego dopiero dnia 1 listopada ub. r. Nie wszystkie Komitety nadesłały sprawozdania, co usprawiedliwić należy rozległością terenu działania. W przybliżeniu można określić, że wpływ wyniesie przeciętnie około 2.000 zł. z jednego Komitetu Pow. (Miejskiego), a licząc tych jednostek 24, można przewidywać ogólny wpływ na sumę przeszło 50.000 zł.

Przewidywania swoje Komitet Woj. opiera na częściowo dokonanych wpłatach, uskutecznionych przez następujące Komitety Pow. (Miejskie):

1) Włocławek — wpłacono całkowity wpływ zł. 6.773,36. Jest to jeden z najbardziej żywotnych Komitetów Pow., przejawiających największą działalność w kierunku rozwoju Ligi, co w głównej mierze należy zawdzięczać członkowi Zarządu Komitetu p. nadkomisarzowi Micińskiemu.

2) Żyrardów — wpłacono całkowity wpływ zł. 2.308,03. Biorąc pod uwagę, że akcja „Tygodnia Lotniczego" była prowadzona na terenie samego miasta, którego mieszkańcami w większości są robotnicy, przeżywający w tym okresie stagnację i bezrobocie, należy podkreślić z uznaniem ofiarność i wielkie zrozumienie potrzeb lotniczych przez sfery robotnicze, również pełną zasługi pracę w Komitecie p. dr. Haliny Brzezickiej, dzięki której udało się rezultat wymieniony osiągnąć.

3) Kutno — wpłacono à conto zł. 2.100. Pracę Ligi w Kutnie prowadzi niestrudzenie sekretarz Komitetu p. Ludwik Humpola, który z dużem poświęceniem, łącznie z miejscowymi członkami Komitetu, zajął się organizacją i przeprowadzeniem „Tygodnia Lotniczego".

4) Ciechanów — wpłacono à conto zł. 2.800.
5) Sochaczew — wpłacono à conto zł. 1.328.
6) Maków — wpłacono à conto zł. 1.200.

Prócz wyżej wymienionych placówek, przewidywane są większe wpływy z Komitetu Pułtuskiego, gdzie działalność ożywił p. Brzosko, sekretarz Komitetu, organizując szereg Kół Miejscowych na terenie powiatu.

Rozchody „Tygodnia Lotniczego" mało przekroczą sumę zł. 5.795,48, na którą złożyły się: kupno materjałów propagandowych, jak filmów lotniczych i przezroczy, które kosztowały zł. 2.928 (obecnie stanowią inwentarz Komitetu), materjałów pędnych i smarów do samolotów na sumę zł. 1.385, oraz wyjazdy służbowe instruktorów i prelegentów na odczyty i zwrot kosztów podróży w sumie zł. 1.482,48.

Rezultaty „Tygodnia Lotniczego" pozwalają mniemać, że społeczeństwo nasze coraz więcej uświadamia sobie ideję lotniczą, a stale zwiększająca się ilość członków L. O. P. P. daje tę niezłomną gwarancję, że w najodleglejszych wsiach i miasteczkach Liga Obrony Pow. Państwa znajdzie swych zwolenników, którym na sercu leży zarówno dobro i całość Państwa, jak i bezpieczeństwo własne.



ZJAZD L. O. P. P. W DN. 27 — 28 LISTOPADA 1926

RESTAURACJA
PRZY HOTELU
BRISTOL

wydaje wykwintne obiady
po 5 zł. 50 gr.
Telefony: 14-77 Bufet, 21-33 Gabinety i 10-78 Zarząd.
od 11 w. DANCING.

RESTAURACJA
PRZY HOTELU
BRIHLOWSKIM
Fredry 12, telef. 20-50 i 10-78.

wydaje wykwintne obiady po zł 4
i kolacje po zł. 4
JEDYNA RESTAURACJA
BEZ DANCINGU.

Zakład Artystyczno-Graficzny
Strzelczyk, Grabski i S-ka

wykonuje wszelkie klisze do druku, tanio, precyzyjnie i punktualnie
Warszawa, Elektoralna 41, telef. 269-06.

Zwracamy uwagę na **nowy adres** biura Zarządu Głównego L. O. P. P. oraz Redakcji i Administracji „Lotu Polskiego“

od 1 stycznia 1927 r.:

Warszawa, Długa 50 (Pasaż Simonsa)

Telefon biura Z. G. 104-26. Telefon „Lotu Polskiego“ 311-48.

Czytajcie wszyscy!! **NA GWIAZDKĘ!!** Żądajcie wszędzie!!

Najstosowniejszym podarkiem dla młodzieży na gwiazdkę są wydawnictwa Zarządu Głównego L. O. P. P.:

EDWARD SŁOŃSKI
NA GWIEZDNYM SZLAKU
poemat lotniczy z fotografją autora i ilustracjami Kam la Mackiewicza
Cena zł. 1.90.

Kpt. pilot BOLESŁAW ORLIŃSKI
MOJE WRAŻENIA Z LOTU DO TOKIO
Cena zł. 0.50.

Do nabycia we wszystkich księgarniach.

Przypominamy, że **czas odnowić prenumeratę** „Lotu Polskiego“ na 1927 rok.

Wpłacać można na konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.